Dieter Allkämper

DAS GEOGRAPHISCHE GEFÜGE DER SCHWEDISCHEN MITTELSTADT KARLSTAD

1975

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547204_0001

GEOGRAPHIE

DAS GEOGRAPHISCHE GEFÜGE DER SCHWEDISCHEN MITTELSTADT KARLSTAD

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der
Philosophischen Fakultät
der
Westfälischen Wilhelms-Universität
zu
Münster (Westf.)

vorgelegt von
Dieter Allkämper
aus Zerf/Trier

1974

Tag der mündlichen Prüfung: 13.Januar 1975

Dekan: Prof.Dr.L.Budde

Referent: Prof.Dr.H.G.Steinberg

Korreferent: Prof.Dr.W.Müller-Wille

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Vorwort

Mit der vorliegenden Untersuchung über die Geographie Karlstads, der Hauptstadt Värmlands, soll der Versuch unternommen werden, einen Beitrag zur Analyse und Gliederung der schwedischen Stadt zu leisten. Dies scheint umso dringlicher, als nach den sicherlich richtungsweisenden Arbeiten etwa von W. WILLIAM-OLSSON (1934, 1937, 1940, 1941), H.W. AHLMANN (1917, 1930) oder G. AHLBERG (1956) in jüngster Zeit nur vereinzelte Beispiele erschienen sind, die die spezifische Problematik der Struktur und Entwicklungstendenz der schwedischen Stadt umfassender berücksichtigt (L. AMÉEN 1958, B. BOSAEUS 1960).

Obschon eine Reihe von Detailanalysen historischer und geographischer Art über Karlstad bisher erschienen ist, so fehlt doch eine Gesamtdarstellung, die die überall spürbaren Veränderungen der Stadt besonders während der letzten 25 Jahre zum Thema hat. Allerdings muß bereits an dieser Stelle auf die zwar im Text sehr knapp gehaltene, aber an Karten- und Zahlenmaterial umfangreiche Darstellung von G. LINDGREN (1950): "Karlstad omkring 1950, en ekonomisk - geografisk undersökning av befolkningens fördelning" verwiesen werden, die eine wichtige geographische relevante Vergleichsmöglichkeit für das Bild und Gefüge der heutigen Stadt Karlstad bietet.

So gilt es als Hauptziel dieser Untersuchung, ein möglichst umfassendes und differenziertes Bild von Karlstad zu vermitteln und zugleich zu versuchen, die Individualzüge jener expansiven schwedischen Mittelstadt herauszustellen. Dies läßt sich jedoch nur bei Berücksichtigung der Forschungsmethoden und -ergebnisse einer Reihe nach Nachbardisziplinen der Stadtgeographie realisieren. So weist B. HOFMEISTER (1969, S. 6) darauf hin, "daß die moderne Stadtgeographie ohne soziologische planerische und andere Gedankengänge außerhalb des engeren geographischen Bereichs nicht auskommen kann."

In der raumgreifenden Gesamtdarstellung "der modernen Stadt als dem kompliziertesten Glied unserer hochorganisierten Kulturlandschaft" (P. SCHÖLLER 1953, S.161) erfüllen sich also Aufgabenstellung und Zielrichtung stadtgeographischer Untersuchungen.
Um aber die ganze Komplexität des städtischen Siedlungs- und Bevölkerungsgefüges zu erfassen, bedarf es einer detaillierten Analyse der verschiedenen Strukturteile und Funktionsbereiche mit einer anschließenden Synthese als einerMöglichkeit, eine Vielzahl von städtischen Elementen in den Teilbereichen, d.h. Stadtvierteln zu koordinieren.

Die vorliegende Untersuchung ist also nach folgenden Gesichtspunkten gegliedert:
Nach der Darstellung der natürlichen Grundlagen der Stadt und eines historischen Abrisses nimmt die Bevölkerungsentwicklung und -struktur in ihrer Abhängigkeit von ökonomischen und sozialen Kräften einen breiten Raum ein.
Es folgt eine innere Gliederung der Stadt, um die Vielfalt physiognomischer Erscheinungen und die Dynmaik funktionaler und geistiger Kräfte aufzuzeigen.
In einem weiteren Kapitel sollen die Beziehungen und Ver-flechtungen Karlstads mit seinem Umland Gegenstand der Betrachtung sein, um herauszufinden, ob auch eine städtische Siedlung von der Größenordnung und Struktur Karlstads über eine besondere Ausstrahlungskraft verfügt.

Danach soll, soweit es möglich erscheint, eine Viertelsgliederung versucht werden, wobei noch ein-mal die wichtigsten physiognomischen, wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Aspekte als typische Kennzeichen des städtischen Lebens in ihren wechselseitigen Beziehungen zur Sprache kommen sollen.
Dem Schlußkapitel bleibt nach einer Zusammenfassung der Ergebnisse noch eine Betrachtung der Zukunft der Stadt Karlstad vorbehalten. Die in jüngster Zeit in

weiten Landesteilen bereits durchgeführte regionale und kommunale Neugliederung wird auch für Karlstad strukturelle Veränderungen bringen, die aber im städtischen Gefüge vorläufig nur ganz geringe Auswirkungen zeigen können. Trotzdem scheint eine Betrachtung der umfangreichen Planungsvorbereitungen auch im geographischen Sinne lohnenswert.

Das von Behörden, Bibliotheken, Firmen und Privatpersonen freundlicherweise zur Verfügung gestellte Material reichte nicht aus, um die überaus große Zahl von Problemen und Fragen zu lösen, so daß häufige Ortsbegehungen und vor allem Kartierungsarbeiten notwendig wurden. Aber an dieser Stelle sei allen den Personen gedankt, die mit Auskunft und Kritik zum Fortgang der Arbeit beitrugen.
Hier sind in erster Linie adjunkt M. Nordenström, stadtsingenjör G. Jakobsson landsantikvarie G.v. Schoultz und A. Lundell zu nennen.

Die vorliegende Arbeit entstand auf Veranlassung meines verehrten Lehrers, Herrn Professor Dr.Dr.h.c. J. Blüthgen, der am 19. November 1973 plötzlich starb. In Dankbarkeit erinnere ich mich seiner ständigen Ratschläge und fördernden Kritiken.
Besonders danke ich Herrn Professor Dr. H.G. Steinberg, der sich bereit erklärte, die Arbeit weiterhin zu betreuen.

Abschließend sei auf die Problematik der in dieser Arbeit verwendeten Methodik verwiesen,die in ihrer konventionellen Konzeption den Vorstellungen von Herrn Professor Dr.Dr.h.c.J.Blüthgen entsprach.

Dieses Buch widme ich Ilse,meiner Frau.

Inhalt

Seite

Vorwort..... III
Inhaltsverzeichnis..... VI

Kapitel I

Natürliche Grundlagen der Stadt und des Umlandes..... 1
1. Regionale Lage..... 1
2. Topographische Lage..... 3
3. Klimatische Verhältnisse..... 6

Kapitel II

Historischer Rückblick..... 8
1. Vor- und Frühgeschichte des Raumes Karlstad..... 8
2. Entwicklung "Tingvallas"..... 8
3. Entwicklung der Stadt nach der Gründung bis zum "Großen Brand"1865 und das Donationswesen in Karlstad.. 1o
4. Die Brandkatastrophe von 1865..... 15

Kapitel III

Entwicklung der Bevölkerung von 1865 bis zur Gegenwart.... 18
1. Fluktuation der Bevölkerung und ihre Ursache 18
2. Natürliche Bevölkerungsbewegung und -struktur..... 31
3. Die Alters- und Geschlechtsverteilung..... 37
4. Berufs- und Sozialstruktur..... 39
A. Berufsgruppen..... 39
B. Einkommensgruppen..... 41
C. Wahlergebnisse..... 43

Kapitel IV

Physiognomie und inneres Gefüge des heutigen Karlstad..... 44
1. Entwicklung der Siedlungsfläche..... 44

2. Baualtersstufen..... 5o
3. Die Stadt im Aufriß..... 51
A. Baumaterial..... 51
B.Stockwerkhöhe - Dachform..... 56
C. Gebäudetyp..... 59
D. Zustand der Gebäude..... 62
4. Gebäudefunktion..... 64
A. Die Wohngebäude und Wohnungen..... 64
B. Die Nichtwohngebäude..... 67
5. Bebauungsdichte..... 68
6. Bevölkerungsdichte..... 69
7. Karlstads Wahlbezirke..... 7o
8. Grundbesitzverhältnisse..... 71
A. Privater Grundbesitz..... 71
B. Der nichtprivate Grundbesitz..... 74
C. Wert der Grundstücke..... 76
9. Verorgungs- und Kanalisationseinrichtungen..... 78
A. Wasserversorgung..... 78
B. Kanalisation..... 81
C. Gas- und Elektrizitätsversorgung..... 82
D. Telefonverbindungen..... 82
1o. Wirtschaft..... 83
A. Industrie und Handwerk..... 83
B. Handel..... 93
C. Dienstleistungsgewerbe..... 102
D. Landwirtschaft..... 1o4
11. Verwaltung..... 1o6
12. Gesundheits- und Sozialwesen..... 1o9
A. Krankenhaus - ärztliche Versorgung..... 1o9
B. Sozialinstitutionen..... 11o
13. Kultur- und Bildungsstätten..... 112
14. Kirchliche Einrichtungen..... 117
15. Sport- und Erholungsstätten..... 118

16. Innerstädtisches Verkehrsgefüge..... 124
A. Straßennetz und -verkehr..... 124
B. Innerstädtischer Busverkehr..... 129

Kapitel V

Umlandsbeziehungen Karlstads..... 131
1. Überörtliche Verkehrseinrichtungen..... 131
A. Straßennetz..... 132
B. Eisenbahnnetz und -verkehr..... 132
C. Landbusverkehr..... 134
D. Hafenanlagen und Schiffsverkehr..... 134
E. Flugverkehr..... 139
2. Überörtliche Nachrichteneinrichtungen..... 14o
A. Zeitungswesen..... 14o
B. Radio - Fernsehen..... 141
3. Militäreinrichtungen..... 142
4. Pendler..... 142
5. Die Stadt als Einkaufszentrum..... 144

Kapitel VI

Die Stadtviertel..... 147
1. Innenstadt..... 149
A. Altstadtkern "Tingvallastaden"..... 149
B. Geschäftsviertel "Drottningsgatan"..... 151
C. Kernnahe Wohnviertel..... 151
a. Wohnviertel "Nordost"..... 151
b. Wohnviertel "Nordwest"..... 152
c. Wohnviertel "West"..... 153
d. Wohnviertel "Südwest"..... 153
e. Wohnviertel "Südost"..... 154
D. Kernnahes Wohn- und Gewerbeviertel "Haga"..... 154
E. Wohn- und Verwaltungsviertel "Klara"..... 156
2. Älteres Wohn- und Industrieviertel "Südost"..... 158
A. "Herrhagen"..... 16o
B. "Lamberget"..... 161
C. "Tormestad"..... 162

3. Innenstadtnahes Wohnviertel "Kvarnberget - Viken"..... 163
4. Klinikenviertel "Länslasarettet"..... 165
5. Gartensiedlung "Sommarro - Marieberg"..... 165
A. "Marieberg"..... 165
B. "Sommarro"..... 166
6. Junge Wohnsiedlung "Orrholmen"..... 168
7. Wohnviertel "Nördliche Mitte"..... 17o
A. "Sundsta"..... 172
B. "Rudsvägen - Östra Infarten"..... 172
C. "Norrstrand - Ost"..... 172
D. "Sjöstad"..... 173
8. Gartenviertel "Färjestad"..... 174
9. Plansiedlung "Rud"..... 175
1o. Waldviertel "Nordost"..... 177
A. "Södra Kroppkärr"..... 177
B. "Norra Kroppkärr"..... 178
11. Älteres Wohnviertel "Romstad - Strand"..... 18o
12. Südwestliches Randviertel "Zakrisdalsvägen"..... 181
13. Junge Wohnblocksiedlung "Gräsdalen"..... 182
14. Wohn- und Industrieviertel "Växnäs"..... 183
A. Wohnblocksiedlung "Karmgatan"..... 183
B. Reihenhaussiedlung "Sixbacken"..... 184
C. Villensiedlung "Fredricelund"..... 184
15. Nördliche Stadtrandsiedlung "Rådtorp"..... 185

Kapitel VII

Zusammenfassung und Ausblick..... 188
Literatur- und Quellenverzeichnis..... 194
Übersetzungen..... 2o6
Bildanhang..... 2o8

Ein vollständiger Anhangsteil der großformatigen Karten Nr.7,8,9,1o,11,15,16,17 befindet sich im Institut für Geographie und Länderkunde der Universität Münster und im Stadtarchiv Karlstad (Schweden)
Die Karten sind mit "G" zusätzlich gekennzeichnet(z.B.7B)

Kapitel I

Natürliche Grundlagen der Stadt und des Umlandes

1. Regionale Lage

Karlstads Lage (vgl. Karte 1) im Westteil Mittelschwedens (59°23′nördl. Breite; 13°30′ östlicher Länge) ist ähnlich wie die Provinz Värmland in besonderem Maße vom Lauf des Klarälv bestimmt, der als "Trysilelv" aus dem Femundsee in Norwegen entspringend von jeher Leitachse von Verkehr, Besiedlung und Ökonomie war. In seinem Mündungsgebiet zwischen den Hauptdeltaarmen befindet sich das Kerngebiet Karlstads. Als weiterer prägender Naturfaktor hat der Vänersee zu gelten, dessen buchten- und inselreiches Nordufer gleichzeitig Karlstads Südgrenze bildet.
Geometrisch nimmt die Stadt eine deutliche Randlage zu ihrer Provinz ein, trotzdem erwuchs ihr im Laufe der Geschichte nur eine unerhebliche Konkurrenz. Karlstads Position als natürlicher Umschlagplatz der traditionellen värmländischen Ausfuhrgüter, nämlich Holz und Eisenerz, sowie die starke Bindung an das alte Bergbau- und spätere Industriegebiet von Bergslagen waren maßgeblich an der positiven Entwicklung beteiligt.
Karlstad ist heute Sitz der Provinzialregierung von Värmlands län, dessen Grenzen nahezu vollständig mit der "Landschaft" Värmland übereinstimmen. Die physiogeographischen Grundzüge dieses keineswegs einheitlichen Raumes sollen nun kurz aufgezeigt werden: Der Klarälv bildet eine markante Leitlinie, er durchschneidet in seinem Unterlauf die archaischen, nach Südosten absinkenden Schollen des mittelschwedischen Urgebirges, das vorwiegend aus Graniten und gebänderten Gneisen besteht. Der Fluß folgt dabei häufig den vorgezeigten, jungen Verwerfungslinien, deren Hauptrichtung von Nord-nord-west nach Süd-ost-ost verläuft, um

schließlich in einem breigefächerten Delta, das zu den größten Schwedens gehört, in den relativ flachen Vänersee einzumünden.
Weniger die unterschiedliche Gesteinsstruktur des Untergrundes als die glazialen und postglazialen Erscheinungen und Kräfte bestimmen den Formenreichtum der Landschaft. Während die vom Eis abgerundeten Rumpfflächen grobblockigen Moränenschutt tragen, sind die Niederungen hauptsächlich vom Material der Gletscherflüsse aufgefüllt. Hier sind vor allem Tone, Feingrus- und Sandsedimente anzutreffen.
Unterschiedlich ist die Verteilung der Sumpfgebiete, die lediglich im Raum von Edebäck mehr als 40% der Landfläche einnehmen, während in den übrigen Landschaftsteilen nicht mehr als 10% an Sumpfflächen vorhanden sind (Vgl. Karlstadsregionen, skiss till vattenvårdsplan för Karlstads Planeringsregion, Karlstad 1968. S. 15).
Die Höhen nehmen parallel zur Gebirgsabstufung von Nordwest nach Südost ab. Sie bewegen sich im gesamten värmländischen Raum zwischen 330 m im Norden und 33 - 65 m im Süden.

Zusammenfassend lassen sich für den Raum um Karlstad mehrere Landschaftsbereiche unterscheiden:
Das hauptsächlich aus Gneisen und Graniten aufgebaute Berg- und Hügelland Mittel- und Nordvärmlands, das in südlicher Richtung langsam abstuft, wird von zahlreichen langgestreckten Seen und Talzonen in Nordsüdrichtung gegliedert. Auch die schmale Talaue des Klarälv, die sich im Stadtgebiet von Karlstad zu einem Delta weitet, wird überwiegend von dieser Richtung bestimmt. An ihr orientieren sich zugleich die meisten Verkehrslinien.
Als weiterer Landschaftsbereich ist die mit verschiedenen Sedimenten überformte Niederungszone in unmittel-

barer Nähe des Vänersees anzusehen; ihrer geringen Reliefenergie sowie der guten Bodenqualitäten wegen sind die im übrigen Värmland dichten Waldgebiete offenen, landwirtschaftlichen Flächen gewichen. Auch sonst handelt es sich bei diesem Landschaftskomplex um einen wirtschaftlich höchst aktiven Raum, der auf der Lagegunst zum Vänersee basiert, wie es dort am Beispiel zahlreicher Hafenorte und Umschlagsplätze für Holz- und Eisenwaren aus dem värmländischen Raum deutlich wird.

2. Topographische Lage

Der überwiegende Teil der bebauten Fläche Karlstads erstreckt sich über das vom Klarälv aufgebaute Flußdelta, das größtenteils aus postglazialen, feinkörnigen Schwemmsanden, vereinzelt aus dunkelgrauen, also organismenreichen Schwemmtonen besteht. (Vgl. N.H. MAGNUSSON und R. SANDEGREEN; 1933)
Die Mächtigkeit der Schwemmsande wechselt von 5 m ü. N.N. bei Välberg bis 10 m bei Grava, jener Talausweitung nordwestlich von Karlstad.
Gröberes, folglich schwereres Material bildet Sandbänke und Flußwälle, die inzwischen wie die Flußinsel Borgmästareholmen einen gewissen Fertigkeitsgrad haben und ein dichtes Waldkleid tragen. Stellenweise werden sie als Freizeit- und Erholungsgebiet genutzt (wie eine Reihe von Sommerhäusern beweist).
Die Sedimente des Klarälv durchragen inselhaft glazial überformte Sockel des hier anstehenden präkambrischen Gebirges, das im Stadtbereich vorwiegend aus zwei Gesteinsarten zusammengesetzt ist. So kommt der rote, intermediäre Gneis, eine äußerst harte Art der kristallinen Schiefer, sehr häufig vor. Die rote Färbung zeugt von einem hohen Anteil an Kalifeldspäten. Außer Gneis steht in dessen unmittelbarer Nachbarschaft der braunviolette bis schwärzlichgraue Hyperit an, der aller-

dings verschiedene Abwandlungen erfährt, vom Hyperitdiorit bis zum schiefrigen grünschwarzen Hyperitamphibolit.
Granitisches Gestein tritt weder im Stadtgebiet noch im näheren Umkreis Karlstads auf; erst bei Kristinehamn zieht sich die Grenze zu den granitischen Gebieten Ostvärmlands hin.
Leitband der städtischen Siedlungsfläche war seit jeher der Unterlauf des Klarälv der sich im Bereich der Innenstadt Tingvallastaden in zwei Hauptarme teilt, von denen der westliche in den Kattfjärden, der östliche in den flachgründigen Hammarösjö, der deutliche Verlandungserscheinungen zeigt, fließt.
Die Akkumulationsfähigkeit des Flusses ist trotz Regulierungsmaßnahmen besonders bei Hochwasser noch sehr hoch. Der größte Teil der Schlammablagerungen wird durch den Ostarm geführt, so daß in südöstlicher Richtung Karlstads Fläche sich ständig ausweitet. (Vgl. N.H. MAGNUSSON och R. SANDEGREN 1933, S. 78).
Flußerosion, Sedimentation und auch die Landhebung haben jene für Karlstad so charakteristische Gliederung der Stadtfläche in Lagunen und Restseen, von denen Kroppkarrssjön der größte ist, bewirkt.
Tabelle 1 zeigt die Durchschnittswerte der Wasserführung des Klarälv und einiger Nachbarflüsse, die bedingt durch die jahreszeitlichen Niederschlagsunterschiede, stark differieren:

Tabelle 1
Typische Wasserführung im Raum Karlstad (m^3/s)

	Klarälv-mündung	Nordsälv-mündung	Borgviksån-mündung	Alstersälv-mündung
Höchste Hochwasserführung m^3/s	1700	430	75	840
Normale Mittelwasserf.	166	57	10,8	544
Normale Niedrigwasserf.	38	12	3,2	457
Geregelte Niedrigwasserf.	70 - 80	40-50	4-5 0	500 ca.
Niedrigstes Niedrigwasserf.	17	0,1		286

Quelle: Karlstadsregionen, Skiss till vattenvårdsplan Karlstads 1968

Die Ausläufer des Grundgebirges, die den Klarälv oberhalb des Deltas säumen, bildeten ursprünglich markante Grenzen für Wachstumsspitzen. Inzwischen ragen im Nordosten der Stadt die Wohngebiete der Stadtteile "Rud, Lorensberg und N. Kroppkärr" in die von marinen, lakustren und stellenweise glazialen Ablagerungen bedeckten Rundhöckergebiete, die überwiegend aus Gneis und Hyperit bestehen. Im Westteil der Stadt, im Bereich fossiler Tonsedimente des Vänersees also, bereitet der permanent feuchte Untergrund der Bautätigkeit ein gewisses Hindernis.

3. Klimatische Verhältnisse

Karlstads Klima wird vom Wechselrussisch-sibirischer und atlantischer Klimatypen bestimmt (Vgl. J. FURUSKOG 1955, S. 137/38), so daß starke Temperaturschwankungen im Laufe des Jahres auftreten, wie Tabelle 2 andeutet:

Tabelle 2

Die mittleren Temperaturen Karlstads u. Stockholms (nach J. FRUSKOG 1955) in °C

	Karlstad			
Monat	I	IV	VII	X
Temperatur	-3,2°C	3,9°C	17,3°C	6,2°C

	Stockholm			
Monat	I	IV	VII	X
Temperatur	-2,5°C	3,6°C	16,8°C	6,4°C

Die Tabelle zeigt auch, daß die Kontinentalität in Karlstad nur minimal ausgeprägter ist als in der Reichshauptstadt. A. ÅNGSTRÖM (1958, S. 91) spricht von "lokalkontinental".

Die Niederschläge im Raum Karlstad liegen mit einem

Jahresdurchschnitt von 631 mm relativ niedrig.
Mit Maxima ist im Herbst zu rechnen.
Im Winter überwiegen kalte Luftmasse von Norden und Osten und bewirken eine rasche Abkühlung. so daß der Vänersee eine geschlossene Eisdecke bekommt. die oft erst am Ende des Aprils aufzutauen pflegt.
Häufig lösen Winde aus westlicher und südwestlicher Richtung heftige Schneestürme aus.
Als höchst unangenehm werden die häufigen Nebeltage im Raum von Karlstad empfunden. Sie treten besonders im Herbst und Winter auf.

Kapitel II

Historischer Rückblick

1. Vor- und Frühgeschichte des Raumes Karlstad

Die Kartierung und Analyse archäologisch gesichteter und untersuchter Fundplätze selbst aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit bieten der geographischen Fragestellung zum Problem etwaiger Siedlungskontinuität Anreize. Allerdings werden definitive Aussagen durch Streufunde, Fundlücken und Zufallserscheinungen außerordentlich erschwert.
Aus Karte 3 läßt sich schließen, daß der Raum um Karlstad bereits seit dem Neolithikum besiedelt war. Eine Anzahl von Nekropolen, Hofplätzen, Ringwällen und Kultstätten dürfen als sicherer Beweis gelten. Auffallend ist, daß auch Relikte der Bronze- und Eisenzeit im gesamten Bereich des Klarälv-Deltas, also dem heutigen Kernraum von Karlstad, fehlen. Untersuchungen von R. SANDEGREN (1933, S. 80) haben ergeben, daß noch am Ende des Bronzezeitalters (etwa um 500 v. Chr.) der Klarälv südlich von Grava in den Vänersee mündete. Die die Seeoberfläche durchragenden Härtlingsinseln kamen, weil sie zu kleine Flächen aufwiesen, für Dauersiedlungen kaum in Frage. Eher eigneten sich die am Westufer des Flusses gelegenen, hochwasserfreien, von Moränenschutt oder postglazialen Sanden bedeckten Grundgebirgssockel .
Erst vom frühen Mittelalter an greifen nach Ansicht von G.V. SCHOULTZ (mündliche Auskunft) Siedlungsspitzen in den Raum zwischen den beiden Hauptarmen des Klarälv.

2. Entwicklung "Tingvallas"

Eine genaue Datierung der ersten Siedlungsansätze im heutigen Stadtbereich Karlstads ist auf Grund fehlender Dokumente und Urkunden nicht möglich. Auch hier ist die Quellenforschung auf Vermutungen angewiesen. C.E. NYGREN (1934, S. 9 ff.) weist zu Recht auf die

frühe Bedeutung des naturgeographisch begünstigten Ting- und Handelsplatzes "Tingvalla" - der Name hat sich bis heute im Stadtteil zwischen den Hauptarmen des Klarälv-Deltas und Hamngatan erhalten - hin. Diese Ansicht wird bestärkt durch den erwiesenen Besuch des "Folkunger" Magnus Eriksson (1319-65), der "höll på Tingvalla ting och vapensyn 1347 sista dagarna av april". Dies geht aus einem Brieffragment des Königs hervor (Vgl. C.E. NYGREN 1934, S. 9). Vermutlich war Tingvalla wesentlich früher - die älteste Urkunde stammt von 1280 n.Chr. - wichtiger Sammelpunkt der Siedlungen Värmlands als Gerichtsstätte Markt- und Kirchenort. Auch als Kreuzungspunkt wichtiger Fernhandelsstraßen, als Hafenplatz des nordsüdlich ausgerichteten Warenverkehrs über den Vänersee und schließlich als Rastplatz der Pilgerreisenden anläßlich hoher Feste in Norwegen (Vgl. C.E. NYGREN 1934, S. 12) gewann Tingvalla an Bedeutung, die die kontinuierliche Aufwärtsentwicklung bis zur jüngsten Zeit einleitete. Erstaunlicherweise zeigen die Rentenbücher (ränteböker = Steuerlisten), daß die Wohnbevölkerung Tingvallas über lange Zeiträume nur einen geringen Zuwachs zu verzeichnen hatte. Die Ursache mag sich eher aus dem kleinflächigen, besiedelbaren Areal Tingvallas vor der eigentlichen Stadtgründung ergeben als aus der Grenzlage der Siedlung nach Norwegen hin (So stellt C.E. NYGREN 1934, S. 16 fest: "Man visste uti gränsmarken antagligen icke, vart man egentligen hörde").
Nicht ausgeschlossen ist auch, daß mit dem Abbau hochwertiger Erze im Bergbaugebiet "Bergslagen" - die Sumpf- und Raseneisengewinnung wurde allmählich unrentabel - ein größerer Bevölkerungsstrom auch aus Värmland in die neu erschlossenen Erzgebiete einsetzte, von dem auch Tingvalla betroffen sein mußte (Vgl. I. ANDERSSON 1950, S. 69 f.). Noch im 17. Jh. wanderte

ein Teil der vermögenden Bevölkerung Karlstads als Neubesitzer von Hütten, Hammerwerken nach Bergslagen ab (Vgl. L. DALGREN 1939, S. 9).
Trotzdem wuchs die Bedeutung des Handelsortes, besonders unter der Regie des Herzogs von Södermanland, einem Sohn Gustav Vasas, der "sein Herzogtum - Södermanland, Närke und Värmland - zu einer geschlossenen und wohlversorgten Einheit ausgebaut" hatte (Vgl. J. ANDERSSON 1950, S. 194). Herzog Karl erkannte sehr früh bei seinen häufigen Besuchen die Lagegunst Tingvallas (Vgl. C.E. NYGREN 1934, S. 31/2), so daß er schließlich der Kaufmannssiedlung mit dem Privilegienbrief vom 5. März 1584 die Stadtrechte verlieh. Zuvor wurde die in der Zeit übliche Umbenennung von Tingvalla in Karlstad vollzogen.
Schon bald erfuhr die Siedlung einen weiteren Impuls in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung, als Herzog Karl den Bau einer Brücke über den Ostarm des Klarälv anordnete und damit die beschwerliche Fährverbindung ablöste.

3. Entwicklung der Stadt nach der Gründung bis zum "Großen Brand" 1865 und das Donationswesen in Karlstad

Aus dem "mantalsregister" von 1585 (Vgl. C.E. NYGREN 1934, S. 33) ergibt sich ein ungefähres Bild der Bevölkerung der jungen Stadt, die mit 45 Haushalten zu Schwedens Zwergstädten gehörte. Genauer sind die Angaben vom Jahre 1645 mit 278 Bewohnern.
Figur 1 zeigt einen Ausschnitt der weiteren Entwicklung der Einwohnerschaft Karlstads im Vergleich mit den Nachbarstädten Kristinehamn und Filipstad, die erhebliche Unterschiede zeigen.
Die Bevölkerungsverluste um 1700 sind auf die im Zuge von Brandkatastrophen und Kriegseinwirkungen auftretenden Epidemien zurückzuführen. Die ohnehin

sehr geringe Stadtbevölkerung Schwedens - nach J. ANDERSSON 1950, S. 207 betrug sie in dieser Zeit rund 5% der Gesamtbevölkerung - reagierte naturgemäß am empfindlichsten auf Einflüsse dieser Art.

Die Struktur der besiedelten Stadtfläche veränderte sich ebenfalls sehr langsam, sogar noch zu einem Zeitpunkt, in dem die Bevölkerungskurve Karlstads steil anstieg - etwa um 1800 -, da der physiogeographische Rahmen einer Ausdehnung der Kernstadt Grenzen setzte. Deren Siedlungsareal blieb ungefähr bis zum Ende des 18. Jahrhunderts auf den einigermaßen hochwasserfreien Raum westlich des Domhügels beschränkt.
Der älteste Stadtplan von Karlstad von 1646 (Karte 4) zeigt bereits die typischen Grundrißelemente einer neuzeitlichen Planungsstadt: Der Marktplatz als Sammelpunkt der alten Handelswege erhielt eine Rechteckform mit nordsüdlich gerichteten Längsseiten. Von ihm gehen die Straßen rechtwinklig ab, die die s.g. "Kvartere" umschließen. Das "Kvarter" hat auch heute noch als Verwaltungseinheit der Bau- und Siedlungsflächen seine Bedeutung. Jedes "Kvarter" ist in verschiedene "tompter" = Grundstücke eingeteilt. Die strenge Geometrie des Grundrisses ist noch heute in den älteren Stadtteilen anzutreffen.
Obschon sich die topographische Situation Karlstads für die Einrichtung einer Befestigungsanlage hervorragend eignete, wurden bereits ausgearbeitete Pläne einer sternförmigen Ummauerung niemals realisiert. (Vgl. M. RONGE 1958, S. 15). Trotzdem dehnte sich die Stadt bis zum "Großen Brand" von 1865 nicht über die beiden Flußarme aus; lediglich im Südteil der Kernstadt verdichtete sich schubweise die Bebauung und griff allmählich in den freien, landwirtschaftlich nur schwach genutzten Raum über. Auch die Ostseite

der Stadt zwischen Domhügel und Prämkanalen blieb trotz Erschließung von Baugrundstücken bis 1864 von einer dichten Bebauung wenig berührt. Dazu kommt das erwähnte Problem der immer wieder auftretenden Flächenbrände, die Ausweitungstendenzen der Stadt stagnieren ließ. Die auf eine enge Fläche begrenzten Bebauungen, die bis ins 19. Jahrhundert beinahe ausschließlich in Holzbauweise erfolgten- Ausnahme sind einige öffentlichen Gebäude -, die ungenügenden Schutzmaßnahmen, "den primitiva brandredskapen och den ofullständiga eldslackningsorganisationen" (M. RONGE 1938, S. 15)hemmten und bedrohten ebenfalls die Stadt in ihrer Entwicklung.
So verhängsnisvoll derartige Brandkatastrophen sich auch auswirkten, so führten sie auf der anderen Seite dazu, daß zukunftsträchtige Bebauungspläne verwirklicht werden konnten, ohne den Hemmschuh einer allzu großen Traditionsverpflichtung (Vgl. auch C.E. NYGREN 1934, S. 42).
In zahlreichen schwedischen Städten wurde daher die Erfahrung mitteleuropäischer Stadtplaner genutzt. Schon der Brand in Karlstad 1652 löste eine rege Tätigkeit aus in dem Bestreben, der Stadt ein verändertes Aussehen zu verleihen. Unter der Regie des Ingenieurs und Stadtplaners Johan Wärnschiöld, der der "mathematisch-funktionell ausgerichteten Lindener Schule entstammte" (G. EIMER 1961, S. 224), wurde eine völlige Lageveränderung Karlstads aus wirtschaftspolitischen Gründen heraus erwogen, aber später doch verworfen. So behielt die Stadt ihre Grundrißstruktur, nur einige notwendige Veränderungen wurden durchgeführt.

Am Ende des 18. Jahrhunderts gewann die Stadt immer stärker urbane Züge, die sich physiognomisch in den städtischen Repräsentativbauten wie Rathaus, Domkirche, Gymnasium und Hospital äußerten (Die Bedeutung der Stadt läßt sich an der Tatsache ablesen, daß Karlstad 1770 bischöfliche Residenz wurde).

Eine Folge dieser Entwicklung war, daß die Hafenanlagen den Anforderungen nicht mehr entsprachen, zumal die Eröffnung des Götakanals 1838 Karlstads Bedeutung als Handelsstadt erheblich förderte. Die frühere Schiffsanlegestelle in unmittelbarer Nähe der Westbrücke war außerdem für größere Lastkähne nicht erreichbar, da sie die Brücke wegen der Takelageausmaße nicht unterfahren konnten (Vgl. R. GEIJER 1938, S. 10). Diese gingen auf der Westseite der damaligen Insel Hammarö vor Anker. Die neuen Kaianlagen im Süden der Stadt, deren Ausmaße ungefähr mit dem heutigen "Inre Hamm" übereinstimmen, wurden durch den Prånkanal mit dem Ostarm des Klarälv verbunden.

Die Bevölkerung der Stadt hatte sich inzwischen deutlich vergrößert und erreichte um 1800 die beachtliche Zahl von rd. 4.000 E. Nach L. DALGRENS Untersuchungen (1939, S. 18) läßt sich bereits eine Sozialgliederung durchführen: "Nordstaden var den förnämsta av stadsdelarna. Där bodde magistratpersoner, skolans och kyrkans män och övriga borgare av större betydenhet i samhället, både handelsmän och hantverkare. Denna prägel bevöll nordstaden till långt in på 1800 talet." Am Rande und außerhalb der Kvarterfläche der Stadt wohnte neben bäuerlichen Familien der sozial schwache Bevölkerungsteil Karlstads, der sich aus kleinen Handwerkern, Tagelöhnern, Kahnschleppern und Fischern zusammentsetzte (Freundliche Auskunft von landesarkivarie G.V. SCHOULTZ).

Ein weiterer Faktor, der die Stadtentwicklung beschleunigte, war das sogenannte "donationsjordväsende", das gerade in Karlstad eine besondere Ausprägung erfuhr. (Vgl. G. JAKOBSSON 1965, S. 123).
Es war Absicht der schwedischen Landesherren, mit Hilfe von Grundstücksschenkungen, Zoll- und Steuerfreiheit bzw. -ermäßigung das Wachstum der Stadtbevölkerung zu fördern. Für die "Donationsflächen" kam

nur bäuerliches Areal peripher zum Stadtkern in-
frage, so daß mit den Schenkungen aus dem Kronen-
besitz der Grundstock einer frühzeitigen Zersiedelung
in Karlstad gelegt wurde. Jene Grundstücke waren in
erster Linie für den sozial schwachen Bevölkerungs-
teil gedacht, so daß sich dort in bescheidenem Maße
ein Ackerbürgertum entwickeln konnte. Allerdings war
es nicht im Sinne des Staates und der Gemeinde, daß
die Donationsflächen mit Wohnhäusern überbaut wurden
(Vgl. G. JAKOBSSON 1965, S. 126). Allmählich aber gingen
Teile des ursprünglich städtischen Besitzes in Privat-
hände über, so daß eine unkontrollierte und planlose
Besiedlung die Folge waren. Bodenspekulationen und
ein schwunghafter Grundstückshandel gesellten sich
dazu (Vgl. G. JAKOBSSON 1965, S. 126).
Das Donationswesen Karlstads läßt sich bis in das
16. Jahrhundert zurückzuverfolgen. In der Privilegienur-
kunde Karls IX heißt es:"Wijdare haffua wij och såå
aff synnerlig Nåde wudt och effter låthit Carllstads
Inbyggiare till ewinnerlige ägho heela Tingvalla
öö sampt fiskewatnet och ander ägher, som till samma
öö Nu ligger och aff Ålder med rätha tillädt hafuar."
(C.E. NYGREN 1934, S. 66). Die Schenkungen beschränk-
ten sich also nicht auf Acker-, Wiesen- und Waldbe-
sitz, sondern betrafen auch die Fischereirechte im
Vänersee und Klarälv. Ferner werden die ungefähren
Ausmaße der Donationsflächen aus jenem "Stadtbrief"
ersichtlich, in dem die Flurnamen Färjestad, Rud und
Kroppkärr erwähnt sind, die auf die gleichnamigen
Stadtteile übertragen wurden. Das Acker- und Wiesen-
land wurde vermessen und mit einer Grundstückszahl ver-
sehen, wie es auf einer Karte aus dem Jahre 1713 er-
kennbar ist. Größe und Benutzungsrechte der Schenkungs-
flächen änderten sich im Laufe der Jahrhunderte durch
Teilung, Zusammenlegung, Tausch oder Verkauf. Besonders
nach dem Brand von 1865 wurden weite Teile der Dona-
tionen mit Holzhütten besetzt, die als Notquartiere
der obdachlosen Bevölkerung dienten.

4. Die Brandkatastrophe von 1865

Dieses verheerende Ereignis bereitete dem steilen Aufstieg der Stadt ein jähes Ende. Bilder, die unmittelbar nach dem Brand aufgenommen wurden, zeigen, daß nahezu die gesamte Bausubstanz der Stadt vernichtet wurde. Nach L. DALGREN (1939, S. 105) überstanden etwa 15 - 20 öffentliche und private Gebäude den sechzehnstündigen Flächenbrand. Heute bilden die Domkirche, deren Turm und Dach beschädigt wurde und in veränderter Form aufgebaut wurde, "Gamla Gymnasiet", Länsfängelse sowie einige Holzgebäude im s.g. Almenkvarter an Älvgatan die ältesten Zellen der Stadt. Es ist das Verdienst des Volksschullehrers S. GUSTAVSON als Sekretär des värmländischen "hembyggdsförbund" 1930, daß die besonders letztgenannten Gebäude, die Zeugnis geben von der Bauweise der Zeit vor 1865, nicht dem Verfall oder den Sanierungsplänen der Stadt zum Opfer fielen (Vgl. CHRISTOFFERSON 1961, S. 129 f). Auch das langgestreckte, zweistöckige Holzgebäude an Torggatan, das 1780 entstand und auch heute noch Residenz des Bischofs ist, konnte vor den Flammen gerettet werden; es gilt als eines der wertvollsten Kulturdenkmäler Karlstads.
Der Brand löste eine Reihe spontaner Hilfsaktionen auf privater und staatlicher Seite aus. Die Obdachlosen wurden notdürftig in Zeltlagern und Baracken untergebracht. Allerdings führte die unzureichende sanitäre Versorgung kurze Zeit später zu einer Choleraepidemie, die die Bevölkerung stark dezimierte und zu einer langfristigen Stagnation der Einwohnerzahl führte.

Die wichtigsten Maßnahmen der städtischen Behörden waren u.a. der gemeinsame Beschluß, die Stadt nach einem neuen Grundrißplan wieder aufzubauen. Es lag auf der Hand, daß man die Erfahrungen, wie sie beim Wie-

deraufbau anderer, von Brandkatastrophen heimgesuchter Städte gewonnen werden konnten, nutzte, wie z.B. bei Vänersborg (Vgl. G. LINDAHL 1965, S. 13 ff.). Das hieß in erster Linie hinreichende Schutzmaßnahmen gegen Feuersbrünste.

Zwanzig Vorschläge für die Umgestaltung des Stadtgrundrisses wurden in einer Art Wettbewerb eingereicht. Ein vom Stadtkommitée ausgearbeiteter Plan, der der spezifischen Situation der Stadt Karlstad am nächsten kam, wurde schließlich realisiert. Mit ihm wurde "die Geburtsstunde des modernen Karlstad" (Vgl. G. LINDGREN 1954, S. 6) eingeleitet, wenngleich der Grundriß in seiner Grundstruktur erhalten blieb. Straßen und Kvartere wurden dagegen begradigt und teilweise vergrößert: "Kungsgatans bredd bestämdes till 100 fot, öriga huvudgators till 75 fot. Några mindre betydelsefulla gator, framför allt Herrgårdsgatan, sattes till 50 fot, Norra och Södra Kyrkogatarna till 40 fot" (G. LINDAHL 1965, S. 72).

Neben der Neugestaltung des Straßennetzes und der Kvartere galten verschärfte Baubestimmungen (Byggnadsordning för staden Carlstad af Kongl. Maj:ts Befallningshafvande faställd den 23. Maj 1866) zur Sicherheit der Stadt vor ähnlichen Katastrophen wie der von 1865. Sie beeinflußten den öffentlichen wie privaten Hausbau und sind noch heute auf das Stadtbild wirksam: "Hus mot gatan fick inte understiga 27 fot höjd upp till taklister dvs. två våningar ..Tomterna kunde inte heller delas upp som förut; ingen tompt fick bli smålare än 70 fot mot gatan." (G. LINDAHL 1965, S. 87). Alle öffentlichen Gebäude wurden in Steinbauweise errichtet. Zahlreiche Privathäuser - im privaten Bausektor war nach wie vor die billigere Holzbauweise üblich - erhielten zusätzlich einen feuersicheren Verputz. Bei Reihenhäusern waren Brandmauern Pflicht, bei denen

es sich um eine bis zur Firstäule hochgezogene Ziegeltrennwand zwischen den einzelnen Gebäudegliedern handelt (Freundliche Auskunft von Stadsingenjör G. JAKOBSSON).
Mit der Verwendung anderer Baumittel und -methoden sowie der Verbesserung der Brandbekämpfung sind Flächenbrände in skandinavischen Städten äußerst selten geworden.

Kapitel III

Entwicklung der Bevölkerung von 1865 bis zur Gegenwart

In diesem Kapitel soll die Entwicklung der Bevölkerung in ihrem Wachstum, aber auch in ihrer Berufs- und Sozialstruktur untersucht werden. Gerade die Analyse der Einwohnerstruktur bietet eine präzise Voraussetzung, den Funktionstyp einer Stadt zu erkennen.

In Schweden wird bereits seit 1686 die Bevölkerung im "mantalskrivning" (Personenbestandsaufnahme) registriert (Vgl. E. HÖIJER 1943, S. 1) und in den Kirchenbüchern (kyrkoförsamlingsböcker) festgehalten. In Karlstad werden seit 1830 Volkszählungen geführt, die den Anforderungen der modernen Statistik genügen. Noch bis zum Jahre 1962 war der Domkirchenbezirk ("domkyrkoförsamlingen") die zentrale Meldestelle der Einwohnerschaft Karlstads. Danach wurde der Kirchenverwaltungsbezirk in "domkyrkoförsamlingen und Norrstrands församlingen" aufgeteilt (Vgl. hierzu Kapitel IV, 14).

1. Fluktuation der Bevölkerung und ihre Ursache

Karlstad erlebte, wie Figur 2 zeigt, innerhalb eines Jahrhunderts einen bedeutenden Bevölkerungsanstieg, der insgesamt nur geringfügige Unterbrechungen erfuhr. Es gilt daher, die Hintergründe jener Entwicklung zu analysieren, die insbesondere von politischen, ökonomischen und sozialen Motiven bestimmt wird.

Wie bereits in Kapitel II erläutert wurde, waren für die negative Einwohnerbilanz von 1865/66 die Brandkatastrophe und die anschließende Choleraepidemie verantwortlich. Die äußerst ansteckende Krankheit ließ die Zahl der Todesfälle um das Dreifache der Durchschnittswerte ansteigen. Außerdem traf eine Abwanderungswelle die ohnehin empfindlich gestörte Bevölkerungssituation der Stadt.

Es dauerte zwar nur drei Jahre, bis die Bevölkerungsverluste aufgeholt waren, trotzdem verlief die Entwicklung vorläufig noch sehr zögernd. Die Ursache ist neben lokalen wirtschaftlichen Schwierigkeiten in einer allgemeinen Bevölkerungsfluktuation in ganz Schweden zu sehen (Auf die Auswanderungswellen vor allem in die Vereinigten Staaten wird später einzugehen sein).

War die starke Bevölkerungszunahme Karlstads in den Jahren von 1840 bis 1865 auf den hohen Arbeitskräftebedarf neu errichteter Industriebetriebe zurückzuführen - als bedeutendste Anlage galt zunächst das 1854 erbaute Sägewerk auf dem Gelände des heutigen Stadtteils Orrholmen (Vgl. O. MOBERG 1954, S. 10) - so war die Arbeitskräftekapazität der Betriebe sehr schnell erreicht.
Insgesamt betrug die Zahl der Belegschaftsmitglieder aller 15 Industriebetriebe des Jahres 1866 "162", die bis zum Jahre 1875 auf "527" anstieg (O. MOBERG 1954, S. 174/75). Die Gründung der heute größten Fabrikanlage Karlstads, der 1860 entstandenen "KMW" (Karlstads Mekaniska Werkstad) bedeutete einen weiteren Anreiz für die Zuwanderung junger Arbeitskräfte. Bereits 1875 hatte das eisenverarbeitende Werk 125 Arbeiter und Angestellte.
Auch mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Karlstad - Arvika - Charlottenberg stieg der Zustrom von Arbeitskräften beträchtlich, von denen ein Teil sich in Karlstad ansiedelte.
Schon in den Jahren um 1880 wandelte sich erneut das nur kurze Zeit konstante, aber positive Bild der Einwohner von Karlstad; Figur 3 zeigt, daß die Gesamtzuwachsrate von 1876 bis zur Jahrhundertwende (Berechnet in Zehnjahresabständen) fast gleich geblieben war. In den Jahren 1880 - 83 ist in der Bevölkerungskurve sogar eine leicht sinkende Tendenz zu erkennen, die ihre Parallele im Kurvendiagramm des gesamten Reiches findet (Vgl. Figur 2). Die Ursache dieser Entwicklung

ist in erster Linie nach J.ANDERSSON (1950, S. 417) in der zu krassen ökonomischen und sozialen Umstrukturierung zu suchen: "Aber während 1870 noch 72,4% des schwedischen Volkes in der Landwirtschaft und ihren Nebengewerben und nur 14,6% in Industrie und Handwerk beschäftigt waren, berechnete man die entsprechenden Ziffern zwanzig Jahre später auf 62,1% und 21,7%."
Wie schon angedeutet, konnte nur ein Teil der stadteinwärts wandernden Landbevölkerung von den jungen Industriebetrieben Karlstads aufgefangen werden, während dem anderen Teil nur die Wahl blieb, das klägliche Leben eines Gelegenheitsarbeiters zu führen oder auszuwandern.
Für Karlstads Auswanderungsbewegung liegen seit 1860 statistische Angaben vor, während die Einwanderung vom Ausland in die Stadt erst von 1911 an zahlenmäßig erfaßt wurde (Vgl. KUNGRÖRELSE inom Domkyrkoförsamlingen). Wenn sich auch die 450 Auswanderer von 1860 - 1900 nur unwesentlich im Bevölkerungsbild der Stadt auswirkten, sind sie doch als Beginn einer ausgeprägten Mobilität der städtischen Bevölkerung zu bewerten, die heute noch größere Ausmaße erreicht hat. Die überwiegende Zahl der Auswanderer setzte sich aus verschiedenen Handwerksberufen zusammen, bezeichnenderweise fehlen solche des Metall- und Holzgewerbes. Bei den weiblichen Auswanderern handelt es sich ausausnahmslos um Hausangestellte und Mägde.
Bevorzugtes Land aller Auswanderungswellen der Bewohner von Karlstad wie auch Värmland waren von jeher die Vereinigten Staaten von Nordamerika, sehr viel geringer war die Abwanderung in die Nachbarstaaten Norwegen und Dänemark.

Ende des 19. Jahrhunderts setzte ein auffallender Zuwachs der Einwohnerschaft Karlstads ein, der ver-

schiedene Ursachen hatte: Die Landflucht in die Industrieregionen und -städte hielt trotz Überwindung der Agrarkrise von 1880 unvermindert an. Allein durch Zuwanderung erhielt Karlstad in den Jahren von 1896 bis 1906 2585 Neubürger. Erst die politischen Krisen der Vorkriegszeit erzeugen eine gewisse Unruhe in der Abfolge von Zu- und Abwanderung. Zeitweilig überschneiden sich die beiden Kurven in Figur 4.

In den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg erlebte Karlstad eine wirtschaftliche Blüte, die vor allem auf die Expansion der Metallindustriebetriebe der Stadt zurückzuführen war. Es wurden in immer größerem Umfang Maschinen für die Papier, Zellulose - und Sulfitindustrie Schwedens benötigt, die die Belegschaftsmitgliederzahl vor allem des KMW-Werkes hochschnellen ließ. Auch die 1875 gegründete Firma "C.J. Wennbergs Mekaniska Verkstad", in der neben der Herstellung kleiner Metallwaren die Fabrikation von Dampfkesseln und -maschinen betrieben wurde, partizipierte an der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung. Hatte die "Werkstatt" zunächst die Ausmaße eines mittleren Handwerksbetriebes mit einem Dutzend Arbeitern, so stieg die Zahl von 1896 bis 1913 auf 76.
Auch KMW konnte in derselben Zeit ähnliche Erfolge vorweisen, indem die Zahl der Angestellten und Arbeiter von 400 auf 781 anstieg.

In den Jahren von 1875 bis 1913 wuchs die Zahl aller Industriebetriebe von 10 auf 43, die Zahl der Arbeiter stieg von 527 auf 1.735 (= 330%) (Vgl. P.E. NYGREN 1949, S. 153).
Die Einwohnerschaft Karlstads wuchs in der gleichen Zeit von 6.541 E. auf 18.473 E., was bedeutete,daß 1913 auf 1000 Einwohner bereits 96 Industriearbeiter kommen (P.E. NYGREN 1949, S. 154).

(Die Verlegung eines Infanterieregimentes i.I. 1909 nach Karlstad mag sich auf den steilen Anstieg der Bevölkerungszahl ausgewirkt haben, eine genaue Statistik auch über die Familienangehörigen war aus militärischen Geheimhaltungsgründen nicht erhältlich).
Zusammenfassend läßt sich konstatieren, daß der steile Bevölkerungsanstieg in Karlstad, vor allem zwischen 1890 und 1913, auf der raschen wirtschaftlichen Expansion der Stadt beruhte, die immer wieder junge und unternehmungslustige Arbeitskräfte aus den umliegenden, ökonomisch schwachen Landgemeinden veranlaßte, sich in Karlstad anzusiedeln. In erster Linie wurden die Arbeiter in Metallindustriebetrieben untergebracht, die inzwischen den wirtschaftlichen Schwerpunkt in Karlstad bildeten.

Figur 2 zeigt, daß die Krisenzeiten zwischen den zwei Weltkriegen nicht spurlos an Karlstads Bevölkerung vorübergegangen ist. Obschon Schweden eine strikte Neutralitätspolitik während des 1. Weltkrieges betrieb, blieb der Staat vom Problem der "politischen, wirtschaftlichen und ideellen Selbstversorgung nicht verschont"(Vgl. J. ANDERSSON 1950, S. 467).
Geradezu schlagartig stagnierte Karlstads Bevölkerungswachstum. Betrug noch unmittelbar vor dem Kriege die jährliche Zuwachsrate etwa 300 - 400 Menschen, so kamen in den Jahren von 1914 - 18 durch Zuwanderungs- und Geburtenüberschuß lediglich 157 Menschen hinzu. Figur 3 zeigt besonders eindrucksvoll, wie Karlstad in jenen politischen und wirtschaftlichen Krisenzeiten einschneidende Zuwanderungsverluste hinnehmen mußte. Stichproben aus Karlstads Einwohnerverzeichnis machen deutlich, daß nun die Tendenz der Bevölkerungsfluktuation in die ländlichen Räume, die als sichere Ernährungsbasis galten, ging.
Auch auf den Geburtenrückgang der Kriegsjahre sei schon jetzt hingewiesen. Neben ökonomischen Gründen

ist die Rekrutierung vieler Männer zum Schutz der schwedischen Grenzgebiete dafür verantwortlich. Bereits während des schwedisch-norwegischen Konfliktes, der 1905 in Karlstad durch beiderseitige Verhandlungen ohne militärische Aktionen beigelegt wurde - sichtbares Zeichen der damaligen Friedensverhandlungen ist die Statue mit dem zerbrochenen Schwert. Sie steht am Rande von Stora Torget - wurde das schwedische Heer vergrößert. Kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde die Heeresreform angenommen, die Flotte vergrößert und die Dienstzeit der Wehrpflichtigen verlängert (Vgl. J. ANDERSSON 1950, S. 468).

Jene unausgeglichene Bevölkerungsentwicklung in Karlstad setzte sich nach Beendigung des Ersten Weltkrieges fort. Erst ab 1932 nimmt die Bevölkerungskurve wieder einen günstigeren Verlauf.

Die vorherige achtzehnjährige Stagnation hatte verschiedene Ursachen, die aber gleichermaßen alle schwedischen Städte berührte: Sie fand ihre deutlichste Parallele in der relativ verminderten Zahl der Industriebarbeiter, die als Spiegelbild der Wirtschaft gilt (Es ist aber zu beachten, daß die geringe Zunahme der Industriearbeiterschaft von 1.735 im Jahre 1913 auf 1.832 im Jahre 1926 auch auf die immer stärker einsetzende Mechanisierung und Rationalisierung der Betriebe zurückzuführen war, die eine zunehmende Arbeitslosigkeit auslöste (Vgl. P.E. NYGREN 1949, S. 153).
Wie hoch der Anteil der Industriearbeiter an der Gesamtbevölkerung Karlstads dieser Jahre ist, geht aus der folgenden Übersichtstabelle hervor:

Tabelle 4
Karlstads Industriearbeiter/
1000 Einwohner

Jahr:	1913	1915	1920	1925	1930	1935
	96	103	115	90	124	97

(Quelle: P.E.NYGREN 1949,S.154)

Die Schwankungen in der industriellen Entwicklung der Jahre zwischen 1913 und 1935 sind im Zusammenhang mit der Weltwirtschaftskrise zu sehen, die 1929 zum vollen Ausbruch kam. Inflation und Arbeitslosigkeit erschütterten auch das wirtschaftlich stabil erscheinende Schweden. Das wird in Karlstad besonders an den beiden wichtigsten Wirtschaftsunternehmen "KMW" und "Wennbergs Mekaniska Verkstad" deutlich. Von 1920 bis 1925 sank bei "KMW" die Arbeiterzahl von 881 auf 678. Das Aktienkapital stieg zwar 1913 zunächst von 2,4 Mill skr. auf 4,5 Mill. skr. im Jahre 1920, verringerte sich aber schon bis 1923 auf 3,6 Mill. skr. (Werkbroschüre KMW O.Z.). Bei Wennbergs Mekaniska Verkstad ist die Rezession noch krasser:
1920 betrug die Anzahl der Arbeiter 63,
der Produktionswert 876.438 skr.
1925 betrug die Anzahl der Arbeiter 37
der Produktionswert 198.787 skr.

Die schnelle Anpassung an die neuen wirtschaftlichen Gegebenheiten ist nach O.MOBERG (1954, S. 138) der Hauptgrund auch für die geringe Zuwanderungsquote jener Krisenjahre nach Karlstad.
Dazu kommt, daß die stark zergliederte Stadtfläche nicht in unbegrenzter Anzahl Wohnmöglichkeiten bot, zumal Dränagearbeiten und Sicherungsmaßnahmen für

hochwasserbedrohte Wohnflächen hohe Kosten verschlangen, die weder von der Stadt noch von Privatunternehmen aufgebracht werden konnten. Die Grundstückspreise innerhalb der Stadtgrenze stiegen infolgedessen erheblich, was vor allem die einkommensschwachen Bevölkerungsteile vom Kauf und der Bebauung derartiger Grundstücke abhielt. Die Stadtbewohner bevorzugten in immer größerem Maße die billigen Siedlungsflächen der angrenzenden Landgemeinden für den Bau ihrer Einfamilienhäuser (Vgl. O.MOBERG 1954, S. 138), die angesichts der inflationären Geldentwicklung als willkommene Möglichkeit der Geldanlage in Realwerten betrachtet wurden (Da diese Entwicklung noch heute erkennbar ist, soll im folgenden Kapitel näher darauf eingegangen werden).

Die Auswanderungsbewegung hielt sich, wie Figur 5 zeigt, gegenüber den Jahren 1900 bis 1910 in Grenzen. So wanderten von 1921 - 30 nur 671 Menschen aus. Auffallend ist allerdings die hohe Anzahl weiblicher Auswanderer, die einen prozentualen Anteil von 58% ausmachen. Gerade für ungelernte weibliche Arbeitskräfte gab es in den vorzugsweise metallverarbeitenden Betrieben Karlstads selten eine Verdienstmöglichkeit. Auch die traditionsgemäß von weiblichen Arbeitskräften frequentierte Textilindustrie benötigte in erhöhtem Maße Facharbeiterinnen.
Von 1910 an werden in Karlstads Einwohnerlisten erstmalig die Zuwanderer aus dem Ausland geführt. Es handelt sich bei ihnen vorwiegend um Rückwanderer aus den USA, in zweiter Linie um Einwanderer aus den benachbarten skandinavischen Ländern. Zwar stehen finnische Einwanderer auch in Karlstad meistens an der Spitze der Bevölkerungsbewegung; geschlossene Volksgruppen bilden sie allerdings in Nordvärmland, wo sie primär in Land- und Forstwirtschaftsbetrieben die traditionellen Erwerbstätigkeiten ihrer Heimat fortsetzten. Im übrigen verliert

die Wanderungsbewegung von und zum Ausland zwischen den Jahren 1930 und 1940 immer mehr an Bedeutung. Nur insgesamt 129 Karlstadbewohner verließen in dieser Zeit ihre Heimatstadt, so daß durch 384 Einwanderer eine Zuwachsquote von 157 Menschen erreicht wurde.
Auch im Gesamtbild der Bevölkerungsbewegung ist während dieser Jahre eine steile Aufwärtsentwicklung zu beobachten, die schließlich bis zum heutigen Tage keine nennenswerte Unterbrechung erfuhr. Wieder sind primär die ökonomischen Verhältnisse verantwortlich. Der langwierigen Wirtschaftskrise der Nachkriegsjahre folgte von 1934 an ein Konjunkturanstieg.

Karlstads Bevölkerung vergrößerte sich um 4.507 E. innerhalb eines Jahres.
Allerdings setzte zu diesem Zeitpunkt die Eingemeindung der Nachbarortschaften Färjestad und Råtorp ein, die unter diesen Namen die nördlichen Stadtteile Karlstads bilden (Vgl. O. MOBERG 1954, S. 144). Seit der Industrialisierung Karlstads hatte in allen umliegenden "landförsamlingar" eine stärkere Durchsetzung der Bevölkerung mit Arbeiterfamilien begonnen, die durch die Firmen gefördert wurde, indem sie Unterkünfte in Form schlichter Holzhäuser schuf. Bereits 1908 wurden von der Stadt ähnliche Sozialprogramme durchgeführt, indem besonders für Industriearbeiter Grundstücke für den Bau von Einfamilienhäusern zur Verfügung gestellt wurden (Vgl. AXEL DAHLMAN 1913, S. 71). Diese Maßnahmen führten dazu, daß immer mehr Arbeiter und Handwerker, vor allem in den krisenfesten Zeiten, die günstigen Arbeits- und Wohnbedingungen Karlstads bevorzugten, sodaß die peripher gelegenen Wohngebiete eine zunehmende Bevölkerungsverdichtung aus den "landförsamlingar" erlebten. So gehörten die heutigen Stadtteile Herrhagen und Haga schon 1935 mit insgesamt 6.614 Einwohnern zu den am dichtesten bevölkerten Gebieten der Stadt (Vgl. O.MOBERG 1954, S. 145).

Der Ausbau der öffentlichen und privaten Verkehrsbetriebe - 1922 wurden die Buslinien auch in die entfernt gelegenen Stadtgebiete geführt (Vgl. O. JONASSON 1942, S. 71) - verkürzte ganz erheblich den Weg der Industriearbeiter zu ihren ohnehin in den südöstlichen Teilen der Stadt gelegenen Betrieben.

Die Bevölkerungsentwicklung Karlstads erlebte am Anfang des Zweiten Weltkriegs leichte Einbußen durch Rückgang in der durchschnittlichen Zuwanderungsquote, als Folge der Besetzung Norwegens durch deutsche Truppen.
Trotz der erneuten Neutralitätserklärung Schwedens befürchtete man eine deutsche wie russische Invasion. (Vgl. J.ANDERSSON 1950, S. 500). Die schwedische Regierung trug dieser doppelten Bedrohung Rechnung, indem sie frühzeitig die Rüstungsindustrie förderte und Verteidigungslinien an den Grenzen errichtete. Karlstad war auf Grund seiner Grenzlage - die Luftlinie beträgt 100 km zur norwegischen Grenze - besonders gefährdet.
Die Anlage einer Munitionsfabrik am Kattfjärden 1939 und die Errichtung eines Flugplatzes, der zunächst nur militärischen Zwecken dienen sollte, rückte Karlstad in das Blickfeld der Verteidungsbehörden. An besonders exponierten Stellen der Stadt wurden Unterstände gebaut und Flakgeschütze montiert, deren Überreste noch heute in einem Waldstück im Stadtteil Rud zu finden sind.
Eine derartige Durchdringung der Stadt mit militärischen Anlagen veranlaßte u.a. rd. 2000 Einwohner 1940 in ländlichen Bereichen Zuflucht zu suchen, so daß nach 12 Jahren einer ausgeglichen Bevölkerungsmobilität - der Zuwanderungsüberschuß betrug während dieser Zeit durchschnittlich 200 Personen - eine negative Tendenz zu erkennen ist. Erst nach Abwendung der unmittelbaren

Gefahr eines deutschen Einmarsches - U.BRACHER (1968, S. 118): "Erzlieferungen nach Deutschland und gelegentlicher Durchzug deutscher Truppen war der Preis für die Neutralität ..." - nahm die Bevölkerungsfluktuation ihren normalen Verlauf. Der finnisch-russische Krieg spiegelte sich im Bevölkerungsbild der Stadt kaum, da nur 31 Freiwillige Karlstad verließen, um in Finnland Militärdienst zu tun. Auch die Auswanderung in andere Länder kam während der Kriegsjahre ganz zum Erliegen, während sich die Zahl der Einwanderer vergrößerte. In der Mehrzahl handelte es sich um Flüchtlinge, die infolge der Kriegseinwirkungen die Sicherheit der schwedischen Neutralität suchten.
Die Wanderungsbewegungen von und nach Karlstad hat P.E. NYREN (1949, S. 148 ff.) 1946 untersucht. Obwohl lediglich die beiden Jahre 1938 und 1945 zusammen veranlagt wurden, wird doch deutlich, daß die übrigen Teile Värmlands traditionelles Auffanggebiet der abwandernden Bürger Karlstads in der politischen Krisenzeit waren. In umgekehrter Richtung sind es vor allen die Provinzen Skaraborgs län, Kopparbergs län sowie die mittlere Norrlandprovinz Västerbottens län, von denen ein Wanderungsüberschuß nach Karlstad festzustellen war. Recht unbedeutende Werte im Wanderungsüberschuß nach Karlstad wiesen die industriell geprägten Räume um Örebro, Stockholm, Västmanland und Gävleborgs län auf. Fast alle Provinzen Götalands und des östlichen Svealands - Schwerpunkte sind Göteborgs und Bohuslän - wurden für eine größere Anzahl von Bewohnern Karlstads neue Heimat.

Die Bevölkerungskurve der Nachkriegsjahre bis zur Gegenwart nahm insgesamt einen erfreulichen Verlauf, von 1959 an meldet die Statistik sogar eine Steigerung, die alle Erwartungen und Prognosen bei weitem übertraf.

Der Bevölkerungszuwachs der unmittelbaren Nachkriegszeit ist wiederum auf die hohe Zuwanderungsquote zurückzuführen, die, wie Figur 3 zeigte, die natürliche Zuwachsrate deutlich überflügelte.
Da Karlstads Industriebetriebe während des Krieges von nennenswerten Krisen verschont blieben, waren sie ohne Schwierigkeiten in der Lage, einen Teil des Zuwanderungsquote als Arbeitskräfte einzugliedern, zumal es sich teilweise um qualifizierte Fachkräfte handelte (freundliche Auskunft von "personalsekreterare" Johannesson-Skoghallsverken), die ihren Arbeitsplatz in unrentablen Holz- und Metallindustriebetrieben Värmlands aufgeben mußten.

Von 1949 - 1956 läßt sich ein leichter Abfall in der Zuwanderungsquote nachweisen, der G.LINDGREN (1954, S. 9) zu der besorgten Äußerung veranlaßt: "Under de semaste åren har emellertid en markerad nedgång av inflyttningstalen gjort sig gällande, och även om denna delvis kan misstänkas vara av tillfällig natur, måste man nog räkna med lägre inflyttning i framtiden."
(G.LINDGREN stützt seine Beobachtungen auf die von AB Svenska Telegrambyråns Marknadsundersökningsavdelning 1945 herausgegebene Bevölkerungsprognose "Karlstads framtida utveckling 1945 - 1960).

In der folgenden Tabelle sind G.LINDGRENS Prognosen den Verhältnissen, wie sie tatsächlich eingetreten sind, gegenübergestellt:

Tabelle 5

Karlstads Zuwanderungsquote 1950-1970

Progonose und Wirklichkeit

Jahr	Progonose		Wirklichkeit	
	Jährl. Zuwanderungsüberschuß	Gesamtbevölkerung	Jährl. Zuwanderungsüberschuß	Gesamtbevölkerung
1950	400	35.625	512	35.625
1955	375	38.500	448	38.414
1960	350	41.300	687	42.838
1965	300	43.850	486	46.030
1970	275	46.150	-	52.471

In Figur 4 ist der Zuwanderungsüberschuß der Jahre 1860 - 1970 graphisch dargestellt, in denen Karlstad einen Gesamtzuwachs von mehr als 10.000 Menschen zu verzeichnen hatte.
Der hohe Bevölkerungsgewinn der Stadt durch Zuwanderungs- wie auch Geburtenüberschuß, vor allem von 1960 an ist, wie Tabelle 6 zeigt, gilt für eine Reihe schwedischer Städte. So verdreifachte sich beispielsweise die Bevölkerung von Skellefteå und Sundsvall in einem Zeitraum von sechs Jahren. Auch Umeå und Kristianstad sind deutliche Anzeichen einer immer stärker wirksamen Bevölkerungsdisparität ländlicher und urbaner Räume. Darin sind die Hauptgründe für die kommunale Neugliederung zu suchen.

Die Bevölkerungsdynamik der letzten Jahre in Karlstad ist nicht allein als Ergebnis einer günstigen industriellen Wachtstumsphase zu werten, sondern ist im gesamten sozialökonomischen Gefüge der Stadt zu sehen, zumal der tertiäre Wirtschaftssektor im Zahlenbild der Erwerbstätigen die führende Rolle übernommen hat (Vgl. Tabelle 8). Die kommunalen Behörden der Stadt trugen dieser Entwicklung Rechnung, indem sie die Erschließung neuer Industrie- und

Gewerbeflächen beschleunigte und gleichzeitig den öffentlichen Wohnungsbau merklich förderte.

1967 wurde die kommunale Eingliederung der benachbarten Landgemeinde Östra Fågelvik nach Karlstad durchgeführt, wodurch die Einwohnerzahl Karlstads zwar nur um 2.400 Personen anstieg, die Stadtfläche sich aber auf 155,3 km^2 verdoppelte, so daß sich in nordöstlicher Richtung ausgeprägte Wachstumsspitzen bilden können.
Ö:a Fågelvik gehört ohnehin seit einigen Jahren zum bevorzugten Wohngebiet ehemaliger Ortsansässiger von Karlstad, die hier besonders günstige Bedingungen zur Schaffung von Eigenheimen vorfanden.
Die relativ niedrigen Grundstückspreise, Angebote über Mietwohnungen und Steuerabgaben waren auch für einen anderen Teil der abwandernden Bevölkerung Karlstads Hauptmotiv, sich auf der landschaftlich reizvollen Insel Hammarö anzusiedeln, aber als Tagespendler zur Arbeitsstätte nach Karlstad zu fahren.

Die Wanderbewegung von und zum Ausland brachte für Karlstad auch nach dem Kriege bis zur Gegenwart keine Besonderheiten. In Figur 5 ist während dieser Zeit ein deutlicher Einwandererüberschuß zu erkennen. Bei einer größeren Anzahl von ihnen handelt es sich um politische Flüchtlinge, die aus den kommunistisch beherrschten Ländern Europas stammen (Nach Auszügen aus dem Einwohnerverzeichnis Karlstads).

2. Natürliche Bevölkerungsbewegung und -struktur

Der Bevölkerungszuwachs eines geographisch umgrenzten Raumes ergibt sich, wie bereits früher angedeutet, nicht nur aus dem Zuwanderungsüberschuß, sondern auch aus dem Geburtenüberschuß.

Es gilt also in den folgenden Ausführungen Karlstads Geburts- und Todesfälle genauer zu untersuchen und sie mit der Entwicklung Gesamtschwedens zu vergleichen. Zweifellos ist auch die biologische Bevölkerungsbewegung ähnlich wie die Wanderungsbewegung in stärkem Maße unter politischen, ökonomischen und sozialen Aspekten zu betrachten. Diese Frage soll allerdings, da sie weitgehend erläutert wurde, nur in wichtigen Fällen noch einmal anklingen.

Figur 6 sei zunächst vorangestellt. Sie zeigt auffallende Parallelen mit dem Verlauf der Bevölkerungskurve Figur 2. Gerade der kritische Zeitpunkt um 1865 wirkte sich in extremer Weise auf die natürliche Bevölkerungsbewegung aus.
Wie schon früher angedeutet, waren zwei Faktoren von entscheidender Bedeutung: Die Choleraepidemie von 1866 als Folge der Brandkatastrophe und die Auswanderung junger Menschen im heiratsfähigen Alter. Erst Ende des 19. Jahrhunderts erreichten die demographischen Kurven Karlstads die auf 1000 Einwohner berechneten Durchschnittswerte des schwedischen Reiches, wie sie aus Figur 7 erkennbar werden. Die Geburtenzahl nahm relativ wie absolut deutlich zu, während die Sterbefälle relativ kaum, absolut nur minimal stiegen, und somit teilweise das schwed-ische Niveau unterboten.

Um 1895 betrug nach E. HÖIJER (1943, S. 17) die Geburtenrate in Schweden 28,3 pro 1000 Einwohner, die Sterberate 15,2 pro 1000 E. In Karlstad lagen die Werte bei 22,9 ‰ Geburten und 18,7 ‰ Todesfällen. Schon um 1900 nahm in Karlstad die Geburtsrate um 1,7‰ zu, die Rate der Todesfälle um 2,2‰ ab. Wenn trotz dieser positiven Tendenz in Karlstad zeitweilig die Zahl der Todesfälle in die Höhe schnellte, so ist dies als Zeichen dafür zu werten, daß in Karlstad wie in anderen schwedischen Städten die Bevölkerung unter man-

gelhaften hygienischen Verhältnissen zu leiden hatte (Vgl. auch E.HÖIJER 1959, S. 108). Mit der Verbesserung der sanitären Verhältnisse änderte sich schließlich das Bild der hohen Zahl der Sterbefälle. Nach Untersuchungen von O.MOBERG (1954, S. 345) hielten zahlreiche Bewohner Karlstads Haustiere, allein 97 Schweine im zentralen Stadtbereich. Erst nach dem Erlaß zahlreicher strenger Bestimmungen verringerte sich die Zahl größerer Haustiere.
Besonders um die Jahrhundertwende begegnete man mit der Errichtung eines Krankenhauses und der ärztlichen Betreuung der einkommensschwachen Bevölkerung den Gefahren der gefürchteten Cholera und den Grippeepidemien.
Derartige behördliche Maßnahmen wirkten sich auf die Geburtenrate ebenso positiv aus, wie sie die Sterbefälle verringerten. In der Zeit von 1896 bis 1912 erlebte Karlstad einen neuen Höchststand der relativen Geburtsquote, der zwischen 1906 und 1910 sogar den Stand des schwedischen Reiches um mehr als 5‰ überflügelte. Diese Entwicklung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der hohen Zuwanderungsquote - bedingt durch die Blüte der Industriebetriebe - mit den fortschreitenden Erkenntnissen der Medizin und schließlich mit der sozialen Betreuung der Arbeiterfamilien (Vgl. O.MOBERG 1954, S. 373). MOBERG weist darauf hin, daß den Arbeitern Werkswohnungen zur Verfügung gestellt, ihnen Arbeitslosenunterstützung gezahlt und Essensgutscheine ausgegeben wurden.

Die Kurve der Todesfälle bewegte sich mit geringen Ausnahmen unter der Gesamtschwedens. Allerdings sind immer wieder auffallende Schwankungen zu beobachten, die erst nach den wirtschaftlichen Krisenzeiten der Zwanzigerjahre nachlassen. Zugleich trat

eine Entwicklung ein, die für die Zukunft Schwedens Anlaß zu größter Besorgnis gab: "Det var den avsiktiga barnbegränsningen, som börjat bli vanligare även i Sverige och från 1880 - talets senare år påverkat statistikens tal för äktenskaplig fruktsamhet och nativitet (E. HÖIJER 1959, S. 53). Vermutlich ist für den sowohl absoluten als auch relativen Tiefstand der Geburtenzahl 1933 nicht allein die Geburtenregelung verantwortlich, sondern die angespannten Wirtschaftsverhältnisse der Kriegs- und Nachkriegszeit ließ die Zahl der Eheschließungen absinken. Auch höhere Lebensansprüche und schließlich die Verbesserung des allgemeinen Lebensstandarts bei breiten Bevölkerungsteilen (Vgl. E. HÖIJER 1959, S.59) sind Motive jener bedrohlichen demographischen Phase. Auf staatliche Initiative hin wurde 1935 schließlich eine Untersuchungskommission für genetische Probleme gebildet, deren Programmvorschläge zur Verbesserung der Bevölkerungssituation rasch realisiert wurden. (Vgl. E. HÖIJER 1959, S. 3 ff.).
Es wurden umfangreiche staatliche Sozialhilfen geleistet, wie Ehedarlehen, besonders für Frühehen (Vgl. SCHWEDEN HEUTE" 1966, S. 34). Außerdem wurde durch Wöchnerinnenpflege, Mütter-Kinderhilfe, eine besondere Besteuerung von Familien mit Kindern, durch Mutterschaftsbeihilfe und schließlich durch das Konzept einer besonders rechtlichen Stellung der berufstätigen Frau in kurzer Zeit erreicht, nicht nur die abstei-gende Geburtentendenz in Schweden zu stoppen, sondern auch zu einer positiven Entwicklung zu führen. 1944 stieg die relative Geburtenziffer Karlstads wie auch Schwedens und erreichte ein neues Maximum von ca. 20‰. Dies fällt umso höher ins Gewicht, als die Kurve der Todesfälle sich seit 1924 kontinuierlich um 10‰ bewegt. Schon 1922 lag zum ersten Mal die Zahl der relativen Todesfälle unter der 10‰ Grenze, 1925

sank die Kurve sogar auf 8,8 Tote pro 1000 E., 1943 schließlich auf 7,3 Tote pro 1000 E.. Diese positive Entwicklung hielt während des Zweiten Weltkrieges an und veränderte sich mit geringfügigen Ausnahmen bis zur Gegenwart nicht mehr. Sie ist als deutliches Zeichen für die Effektivität der schwedischen Sozialleistungen, insbesondere der sozialhygienischen Maßnahmen zu werten, die einerseits einen Rückgang der Säuglingssterblichkeit herbeiführten (Vgl. E. HÖIJER 1959, S. 71/72), andererseits die Lebenserwartung älterer Menschen erhöhte.

Die Gründe für einen erneuten Abfall der relativen Geburtenzahl nach dem Kriege sowohl in Karlstad als auch in Schweden (Vgl. Figur 7, die Kurve der Geburten verläuf parallel), sind nicht allein auf sozial ökonomische Motivationen - d.h., die Zahl der Kinder der persönlichen Wirtschaftslage anzupassen- zurückzuführen, sondern auch auf ein Nachlassen der Heiratsfrequenz wegen der schwierigen Lage auf dem Wohnungsmarkt (Vgl. E. HÖIJER 1959, S. 69). Karlstads Geburtenkurve war seit 1956 erneut großen Schwankungen unterworfen, gegenwärtig zeichnet sich ein Rückgang der relativen Geburtenziffer ab: 1967 war mit 931 Geburten absolut gesehen die höchste Quote in der Geschichte der Stadt zu verzeichnen, relativ liegt sie mit 17,5‰ etwas unter dem Niveau der Kriegszeit, aber schon 1969 sank die Zahl auf 739 bzw. 13,6‰. Inwieweit sich darin die weitere Wohnungsverknappung durch die anhaltende Zuwanderungsquote und den hohen Wohnungsbedarf von Schülern und Studenten wiederspiegelt, läßt sich noch nicht überblicken.

Tabelle 7 gibt noch einmal einen zusammenfassenden Überblick über die biologische Bevölkerungsentwicklung seit 1860. An ihr läßt sich besonders deutlich die Tendenz im Bevölkerungswachtstum erkennen, die

in den graphischen Darstellungen Figur 6 und 7 aus dem Abstand der Geburtenkurve zur Kurve der Todesfälle zu ersehen ist.

Tabelle 7
Der relative Geburtenüberschuß Karlstads und Schwedens im 10-jährigen Mittel

Geburtenüberschuß in ‰

Jahrzehnt	Karlstad	Schweden
1861 - 70	5,7	11,2
1871 - 80	8,7	12,2
1881 - 90	9,3	12,2
1891 - 00	9,8	10,7
1901 - 10	13,8	10,9
1911 - 20	7,3	7,8
1921 - 30	3,1	5,4
1931 - 40	4,9	2,8
1941 - 50	8,3	8,0
1951 - 60	6,4	-
1961 - 70	7,3	-

Die Jahre von 1861 - 80 umreißen die Krisenzeit Karlstads als Folge der Brandkatastrophe, der anschließenden Choleraepidemie und der Auswanderungswellen.
Erst um die Jahrhundertwende führten wirtschaftliche, soziale und medizinische Maßnahmen zu einer positiven demographischen Entwicklung, so daß schließlich in Karlstad ein relativer Geburtenüberschuß eintrat, der den des schwedischen Reiches um 2,9‰ überflügelte. Nach 1910 aber zeigt sich in Karlstad wie in Gesamtschweden eine rapide Abwärtsentwicklung, die bis heute nur zeitweilig eine positive Unterbrechung erfuhr.

Daß Karlstad trotzdem eine außerordentlich schnell wachsende Bevölkerung aufzuweisen hat, ist, wie in den

meisten industriell geprägten Städten Schwedens auf hohe Zuwanderungsgewinne aus den land- und forstwirtschaftlich geprägten Räumen zurückzuführen.

3. Die Alters- und Geschlechtsverteilung

An der Alterspyramide läßt sich die jährliche Zusammensetzung der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht ablesen. E. HÖIJER (1959, S. 79) sieht in einem derartigen Anschauungsbild "den betydelsefullaste för balansen mellan födelser och dödsfall." In der Statistik ist eine Dreiteilung in der Altersgruppierung üblich, die auch in den "Statistiska upplysningar om Karlstad" zu finden ist: So wird unterschieden zwischen dem produktiven Bevölkerungsteil, der das Alter von 16 - 66 Jahre umfaßt, dem Kinderanteil von 0 - 15 Jahren (mit Kindergeld) und schließlich dem Bevölkerungsanteil im Pensionärsalter vom 67. Lebensjahr an.
Ausgewählte Beispiele der Alters- und Geschlechtsverteilung der Jahre 1920, 1940 und 1964 sollen die Veränderung innerhalb der Bevölkerungsstruktur verdeutlichen.
Figur 8 bestätigt, daß durch den Rückgang der Geburten- und Todesfälle die Idealform einer Bevölkerungspyramide in Karlstad nicht mehr vorhanden ist. Es fehlt eine breite Basis der Altersgruppe vom 1. bis 10. Lebensjahr. Günstig für den Arbeits- und Wirtschaftsablauf ist dagegen die hohe Anzahl von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Zwanzig Jahre später änderte sich in Karlstad das Bild im Altersaufbau ganz erheblich, so daß G. LINDGREN (1954, S. 7) zu Recht von einer "Todesurne" spricht, die allerdings in den ländlichen Bereichen Värmlands noch deutlicher ausgeprägt ist. Es fällt der breite Anteil der Altersgruppen vom 50. Lebensjahr an auf, der z.T. auf die Abwanderungstendenz junger Erwerbstätiger in städtische Bereiche und auf die geringe Chance für ältere Arbeitskräfte, angesichts einer angespannten Arbeitsmarktlage eine Stelle in der Industrie zu finden, zurückzuführen ist.

Auch heute schreitet der Prozeß der vertikal sich verbreitenden Altersgruppierung fort, so daß die Alterspyramiden von Karlstad und Värmland das gleiche negative Bild aufweisen (Vgl. Figur 9). Noch 1955 betrug die Anzahl der Pensionäre in Karlstad 96 pro 1000 Einwohner, 1969 verzeichnete Karlstads Statistik bereits 106/1000 E. Die steigende Zahl der Bewohner Karlstads im "unproduktiven" Alter bedeutet zugleich eine hohe finanzielle Belastung öffentlicher Mittel. So mußten die Aufwendungen für die "folkpension" im gleichen Zeitraum von 1.088.193 skr. auf 4.317.435 skr. erhöht werden. (Allerdings müssen bei dieser Zahl die in Schweden besonders krasse Inflationsrate und die immer noch steigenden Lebenshaltungskosten berücksichtigt werden).

Die Anzahl der Personen im "produktiven" Alter in Relation zu der Zahl der Pensionäre sinkt zwar langsam, aber recht kontinuierlich:
1955 waren es 6,9/Pensionäre - 1969 nur noch 6,3/Pens.

Bei der Berechnung der Gruppen im Kindesalter wird der "barnbidrag" (Kindergeld) zugrundegelegt: 1955 waren 8.908 Kinder registriert, d.h. auf 1000 Einwohner kamen 235 Kinder. 1969 stieg die Zahl zwar auf 11.880 Kinder, die relative Zahl betrug nur 219 Kinder /1000 E.

Bei der Zahl der Personen im "produktiven" Alter ist zur Zeit noch eine positive Entwicklung spürbar:
1955 wurden 26.057 Personen = 679/1000 E. gezählt
1969 wurden 36.975 " = 685/1000 E. "

Eine demographisch untergeordnete Rolle spielt in Karlstad wie in Gesamtschweden die Verteilung nach dem Geschlecht, da das biologische Gleichgewicht

nicht wie in den übrigen europäischen Ländern durch die Auswirkungen der Weltkriege gestört wurde. Wenn trotzdem in Karlstads Alterspyramiden, soweit verfolgbar, der weibliche Anteil in den Altersgruppen von 16 - 40 Jahren ein augenfälliges Übergewicht gegenüber den gleichaltrigen männlichen Bewohnern hat, so läßt sich diese Tatsache in erster Linie auf die hohe Zuwanderungsquote berufstätiger Frauen zur Stadt zurückführen, zumal Karlstad besonders im tertiären Wirtschaftssektor bessere Arbeitsmöglichkeiten zu bieten hat als das Umland der Stadt. Außerdem finden sich in Schweden - Karlstad macht keine Ausname - aufGrund der weit fortgeschrittenen Emanzipation der schwedischen Frau, immer mehr weibliche Arbeitskräfte in Berufen, die traditionsgemäß als männliche Berufe gelten wie zum Beispiel Busfahrerin, Polizistin, weibliches Militär usw.

4. Berufs- und Sozialstruktur

A. Berufsgruppen

Angaben über die Berufsgruppen einer Stadt kennzeichnen zu einem Teil die Bevölkerungsstruktur, sie vermögen zu einem beträchtlichen Teil aber auch die Stadt in ihrer typischen Ausprägung zu bestimmen.
Tabelle 8 zeigt die in der schwedischen Statistik üblichen Berufssparten. Sie zeigt zugleich, daß sich in Karlstad in der Berufsgruppierung grundlegende Veränderungen von 1920 bis heute vollzogen haben. Trotz der dominierenden Rolle der Industrie in Karlstad betont P.E.NYREN (1949, S. 152), daß "Karlstad är ej någon utpräglad industristad". Er schlägt in Anlehnung an W.WILLIAM-OLSSON die Bezeichnung "handels - och administrationsstad med starka inslag av industri" (P.E. NYREN 1949, S. 152) vor, die, wie die Entwicklung bewiesen hat, auch heute ihre Berech-

tigung behält. Wie Tabelle 8 zeigt, ist bis zum Jahre 1970 sowohl die absolute wie die relative Anzahl der in der Industrie Beschäftigten erheblich gesunken. Die Ursachen sind auf zwei Faktoren zurückzuführen, die im Kapitel IV, 8 noch genauer zu analysieren sind: Zum einen ist die hochspezialisierte Werkstattindustrie Karlstads auf verstärkte Rationalisierung angewiesen, zum anderen erlebte die Textilindustrie deutliche Rezessionen.

Auch im Handel sind ähnliche Rationalisierungstendenzen spürbar. Gerade der Einzelhandel mußte sich bei steigendem Konkurrenzdruck auf die personal- und kostensparende Selbstbedienungsmethode umstellen. Beispiel der Modernisierung des Einzelhandels in Karlstad sind die drei großzügig ausgebauten Kaufhäuser sowie die in den neuen Wohngebieten vorhandenen Supermärkte der Verbrauchergenossenschaften.
Der hohe Anteil der in der Wirtschaftssparte "Dienstleistung" Beschäftigten ist kennzeichnend für Karlstads dominierende Stellung als Zentralort. Gerade die große Zahl der Erweiterungsbauten der öffentlichen und privaten Verwaltung, der Sozialeinrichtungen (Vergrößerung des Län-Krankenhauses) und des Bildungswesens (Universitätsfiliale, Lehrerhochschule) zeugen von der steigenden Nachfrage nach Personal im tertiären Sektor.
Die Bedeutung des Bauwesens führte in der Statistik zu einer eigenen Sparte; 10,4% aller Beschäftigten in Karlstad sind hier anzutreffen, erst dann folgt an fünfter Stelle mit 7,4% der Anteil der im Verkehrs- und Transportwesen Beschäftigten.
Die Anzahl der im primären Sektor Beschäftigten ist seit 1940 kontinuierlich zurückgegangen, was einmal mit der allgemeinen Agrarkrise in Schweden, zum anderen mit der Dezimierung landwirtschaftlicher Nutz-

flächen durch Erschließung größerer Baulandflächen in den Randbezirken Karlstads zu begründen ist. Selbst die Eingemeindung der Landgemeinde Östra Fågelvik 1966 brachte keine wesentliche Veränderung und ließ lediglich die absolute Zahl der in der Landwirtschaft Beschäftigten stagnieren, während die relative Zahl auf 1,7% sank.
Erst die inzwischen beschlossene Eingemeindung der übrigen "Kommunalblockgemeinden" Karlstads (Vgl. Kapitel VII) wird eine Zunahme der in der Landwirtschaft Beschäftigten auslösen.

B. Einkommensgruppen

Während die Berufsgruppen Karlstads den ökonomischen Charakter der Stadt zu kennzeichnen vermögen, bietet die Erfassung und Gliederung der städtischen Bevölkerung nach Einkommensgruppen eine hervorragende Möglichkeit, den sozialgeographischen Status einer Stadt einer Stadt zu skizzieren. Leider war es aus Mangel an geeignetem Quellenmaterial nicht möglich, die Struktur der Einkommensgruppen früherer Jahre und damit die Entwicklung festzustellen.
So wurde versucht, sämtliche Berufsgruppen im heutigen Karlstad zu erfassen und in fünf Kategorien aufzuteilen. Diese Methode war nur deshalb möglich, weil in Schweden das Einkommen jeder Erwerbsperson in einem der Öffentlichkeit zugänglichen "taxeringskalender" erscheint. (In der Bundesrepublik unterliegt dagegen die Einkommensstatistik dem Steuergeheimnis.)
Obschon der Lohn- und Gehaltsstand aller Einkommensgruppen größeren Schwankungen unterliegt, läßt sich ein Durchschnittswert bei den meisten Berufen aus dem "taxeringskalender" ermitteln. (Bei den freien Berufen lassen sich verständlicherweise fehlerhafte Werte nicht vermeiden.)

Es ergeben sich also folgende Einkommensgruppen (Vgl. auch Figur 10):

	Durchschnittl. Jahreseinkommen
I. Ungelernte Arbeiter, einfache Angestellte und Beamte	20 - 25.000 skr.
II. Facharbeiter, Handwerker, mittlere Beamte und Angestellte	25 - 30.000 skr.
III. Handwerksmeister, gehobene Angestellte und Beamte	30 - 40.000 skr.
IV. Akademiker, freie Unternehmer, höhere Angestellte und Beamte	40 - 50.000 skr. und mehr
V. Sondergruppe: Rentner, Pensionäre, berufslose Grundbesitzer	6 - 20.000 skr.

Von den rd. 23.000 Einwohnern Karlstads mit Einkommen fällt der besonders große Anteil der Fachkräfte mit 29,5% auf, während ungelernte Erwerbspersonen mit 14,8% den geringsten Prozentsatz ausmachen. Diese Tatsache läßt deutlich werden, daß die sehr vielseitige Industrie Karlstads einen hohen Bedarf an Spezialkräften, insbesondere in der Metall-, Textilverarbeitung und der Elektrotechnik hat. Auch bei den Einkommensgruppen III und IV ist der Beruf des Ingenieurs stark vertreten. Aus diesem Grund wurde in Karlstad ein technisches Gymnasium errichtet, das die Schüler als graduierte Ingenieure verlassen.

Auch der aufwendige Verwaltungsapparat der Värmlandmetropole verlangt ausgebildete Kräfte, die die Anzahl der mittleren und gehobenen Einkommensgruppen in die Höhe schraubt: So beträgt der Anteil der Gruppe III 21,2%, der Gruppe IV 18,1% der Erwerbspersonen.

Der hohe Prozentsatz der Sondergruppe V mit 18,3% erklärt sich aus der wachsenden Zahl der Einwohner Karlstads im Pensions- und Rentenalter, wie es bereits bei der Untersuchung der Altersverteilung zum Ausdruck kam. Auch die Zahl derer, die ohne sonstige Einkommen einen gewissen Verdienst aus der Verpachtung oder Vermietung ihres Grundeigentums beziehen, ist in Karlstad hoch, was ebenfalls - wie früher erwähnt - mit der inflationären Geldentwicklung in Schweden zusammenhängt. (Diese Tatsache ließ sich aus dem von S.ANDERSSON 1965 herausgegebenen "Fastighetstaxeringskalender" entnehmen).

C. Wahlergebnisse

Das Wahlverhalten läßt in der Regel Rückschlüsse auf die Sozialstruktur der Bevölkerung zu. Da sich aber seit ca. einem halben Jahrhundert die Sozialdemokratische Partei eine überaus dominierende Stellung in Schweden erworben hat, spielen die anderen Parteien nur eine untergeordnete Rolle. Es bleibt daher angesichts einer so großen Wählerschaft zugunsten einer Partei problematisch, bestimmte Berufs- und Sozialgruppen bestimmten Parteien zuzuordnen.
Ein Vergleich der Wahlergebnisse zu den Reichstagswahlen vom 20.9.1970 zwischen Karlstad und Gesamtschweden in Figur 11 zeigt nur geringfügige Unterschiede. Bemerkenswert erscheint die Tatsache, daß in Karlstad die radikalen linken Parteien eine auffallend [illegible] geringe Anhängerschaft zugunsten der Sozialdemokraten aufweisen. Drei gemäßigte Bürgerparteien bilden ein Gegengewicht zur Sozialdemokratie mit einem Stimmenanteil von 42,4%.
(In Kapitel IV, 7, wurden die Wahlbezirke der Stadt eliminiert und gleichzeitig die Wahlergebnisse analysiert, da sich mit Hilfe dieser geographisch weitaus relevanten Methode besonders Fragen zur Sozialgliederung der Bevölkerung beantworten lassen.)

Kapitel IV

Physiognomie und inneres Gefüge des heutigen Karlstad

"Die physiognomische oder morphologische Betrachtungsweise ist auf die sichtbaren Erscheinungsformen der Stadt, auf ihren Grund- und Aufriß, d.h. das Straßennetz einschließlich der Plätze, die Bausubstanz und die Freiflächen, gerichtet." (B. HOFMEISTER 1969, S. 36). Es darf allerdings nicht die Gefahr einer Überbetonung der formalen Betrachtungsweise verkannt werden. Die Analyse äußerer Stadtelemente behält nur dann ihre methodische Berechtigung, wenn sie in Verbindung mit inneren städtischen Strukturen und Funktionen gesehen wird.
Einen weiteren Aspekt will H.DÖRRIES (1930, S. 30) folgendermaßen verstanden wissen:"Die morphographische Darstellung trifft wohl die Scheibe, die morphologisch-genetische Forschung jedoch erst ins Schwarze."

1. Entwicklung der Siedlungsfläche (s. Karte 5)

Bis 1934 umschloß Karlstads Gemarkungsgrenze ein Gebiet von 2.231,8 ha, während 5,237 ha zu Karlstads "socken landsförsamlingen" gehörte.
Noch bis zur Jahrhundertwende blieb nur die schmale Fläche um den Marktplatz "Stora Torget" Kerngebiet der Siedlung. Der Bau der Eisenbahnlinie 1868 wirkte sich sogar zunächst hinderlich auf die Ausdehnung der Stadt in südliche Richtung aus. Auf der "Karta öfver Karlstads Härad" (von 1887) ist deutlich erkennbar, daß südlich des Eisenbahndammes nur ganz vereinzelt Gebäude zu finden sind.

Insgesamt gehörten lediglich 55,2 ha der Gesamtfläche von 7.438 ha zur bebauten Fläche. Eine mehr oder weniger geschlossene, in Kvartere aufgeteilte Siedlungsfläche beschränkte sich also lediglich auf die heuten "stadsdelar" Tingvalla und Haga, jenes vom Prämkanal, dem Ostarm des Klarälv und der Eisenbahnstrecke eingeschlossene Dreieck.

Maßgebende Leitlinie für die erste markante Ausweitung des Siedlungsraumes im süd- und südöstlichen Teil der Stadt um 1900 war die bereits 1770 fertiggestellte "Östra Bro", die auch heute noch einen großen Teil des Stadtverkehrs zu bewältigen hat. Auch das Übergreifen der Siedlungsflächen über das Flußufer orientierte sich an dieser Brücke. Hier dehnte sich erstaunlicherweise die Siedlungsfläche wesentlich schneller aus als im Bereich der "Klarabro", wo sich eine geschlossene Bebauung bis zur Gegenwart nur zögernd durchsetzt.
Auch die Stadtteile Herrhagen, Viken und Kvarnberget erlebten um 1900 eine auffallende Verdichtung. Besonders für"Herrhagen" wurde in unmittelbarer Nachbarschaft des Hafens Wohnraum für Industriearbeiter und Handwerker geschaffen.
In der Zeit von 1908 bis etwa 1930 verlangsamte sich die Bautätigkeit in Karlstad erheblich; Wohnflächen breiteten sich nur fleckenhaft im Gebiet der heutigen Stadtteile Norrstrand und Sundsta aus, die in der früheren Zeit überwiegend als Garten- und Ackerland genutzt wurden. Lediglich beiderseits des Westarms des Klarälv wurde mehr und mehr Bauland erschlossen, und mit Einfamilienhäusern besetzt, da das sumpfige und hochwassergefährdete Gelände eine landwirtschaftliche Bearbeitung sehr erschwerte.
Durch den Bau der Regimentskasernen (1910 - 13) am Westufer des Flusses verlor die Stadt einen beträcht-

lichen Teil wertvollen Baugeländes. Der Kasernenplatz mitsamt Übungsgebiet umfaßt mehr als 1600 ha, so daß der nordwestliche Bereich zwischen den Stadtteilen "Rådtorp" und "Växnäs" bis auf Sozialeinrichtungen für Soldaten (Soldatenheim, Unteroffizierswohnhaus) bis heute siedlungsfrei geblieben ist.

Von 1930 an wurde nach langer Unterbrechung in Karlstad wieder eine systematische Stadtplanforschung betrieben: So konnte ein Teil des von "stadsingenjör" Lovén (Vgl. O.MOBERG 1954, S. 141) vorgeschlagenen Stadtplanes verwirklicht werden, der einen Ausbau der heutigen Stadtteile Sundsta und Norrstrand vorsah. Vor allem der Raum längs Rüdsvägen verdichtete sich schnell, er umschloß ein Areal von 141 ha, so daß damit die Siedlungsfläche Karlstads fast verdoppelt wurde. Karlstads Stadtbevollmächtigte trugen einen solch imposanten Wachstum ihrer Stadt Rechnung, indem sie die Anlage eines Kanalisationsnetzes im nördlichen Bereich der Stadt bewilligten (Vgl. O. MOBERG 1954, S. 142).
Die Fertigstellung der "Tingvallabro" über den Ostarm des Klarälv 1936 entlastete einmal den Verkehr über die inzwischen zu schmale "Östra Bro" und förderte zugleich den infrastrukturellen Zusammenhang zwischen dem zentralen Stadtteil "Tingvalla" und den neuen Stadtteilen Sundsta und Norrstrand. Eine allmähliche Durchsetzung mit Einzel- und Großhandelsgeschäften und einigen Dienstleistungseinrichtungen besonders im Bereich von Rudsvägen ließ in diesem Wohngebiet eines der ersten Nebenzentren der Stadt entstehen.

1934 vergrößerte sich Karlstads Stadtareal durch Inkorporierung der "landsförsamlingar" um 5.237,1 ha, davon waren 155,5 ha Wasserfläche und 195,4 ha wirtschaftlich untaugliches Gelände. Diese meist finanzschwachen Landgemeinden an der Peripherie Karlstads

waren an einer kommunalen Integration in die Stadt weitgehend interessiert, zumal sie an das Versorgungsnetz der Stadt angeschlossen wurden: Allein schon die Kanalisationsanlagen verbesserten erheblich deren sanitäre Situation. Der Straßenbau wurde mit größerem Tempo vorangetrieben, Hauptverbindungsstraßen erhielten eine Beleuchtung. Der heutige Stadtteil Råtorp im äußersten Nordwesten Karlstads wurde aufgrund solcher kommunalen Maßnahmen schon nach kurzer Zeit eines der bevorzugten Wohngebiete der Bewohner Karlstads: Die Grundkarte von 1937 weist von 169 Grundstücken nur 35 ohne Gebäude aus.
Auch im Bereich des heutigen Färjestad entwickelte sich in den Jahren zwischen 1927 und 1939 längs der ausgebauten alten Straße nach Forshaga eine lebhafte Bautätigkeit von Privatleuten, die für eine schnelle Verdichtung dieses Raumes mit jenen typischen Ein- und Zweifamilienhäusern sorgten, die in fast allen Außenbezirken der schwedischen Städte anzutreffen sind. Doch führte gerade das auch bei sozial schwachen Bevölkerungsteilen weit verbreitete Bedürfnis, eine eigene "villa" zu besitzen, zu einer planlosen Zersiedlung und Flächenausweitung, die kaum in echter Relation zur Größe der Stadtbevölkerung stand.
Erst die Stadtpläne der Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg bis heute trugen dem sinnvollen Konzept geschlossener, moderner Wohnsiedlungen Rechnung.
Im Westen und Südwesten der Stadt veränderte sich in der gleichen Zeit der Grundriß. Besonders die Stadtteile Romstad und Strand gewannen ihr heutiges physiognomisches Aussehen als ein Wohngebiet, das zuvor wegen Bodenfeuchtigkeit von Bauten freiblieb.

Auch in anderen, weniger als Bauland begünstigten Bereichen der Stadt entwickelten sich Wachstumsspitzen, wie im Bereich um Orrholmsviken, Tullholmsviken und am Hafengelände.

Für die heutige Halbinsel Orrholmen waren umfangreiche Erdbewegungen notwendig, um geeignetes Siedlungsgelände zu gewinnen (Noch 1926 waren Orrholmen und das nördlich gelegene Tullholmen durch einen 10 m breiten Wasserarm getrennt. Orrholmen war Standort zweier Sägewerke, die späteren Bauprojekten weichen mußten.). Viken und Marieberg weisen bereits 1934 eine relativ dichte Besiedlung auf.

Die Bautätigkeit und Ausweitung der städtischen Siedlungsflächen schwächte sich während des letzten Krieges kaum ab. So entstanden neue Wohnkomplexe im Bereich von Romstad, wo sich bereits damals das heutige physiognomische Bild abzeichnete.
Wenn zu gleicher Zeit im äußersten Südwesten Karlstads eine Reihe von Wohnblocks entstand, ist dies im Zusammenhang mit der Errichtung der Munitionsfabrik "Zaekrisdal" zu sehen, da hier ein Teil der Arbeiterschaft mit Wohnungen versorgt wurde. (Vgl. O. MOBERG, 1954, S. 145/146).
Auch im Osten und Südosten der Stadt förderte die Neuanlage oder Vergrößerung von Industrieanlagen die Ausdehnung der bebauten Flächen, insbesondere der Wohnungsbauflächen.
Von 1954 an setzte in Karlstad eine besonders rege Bautätigkeit ein, da die Einwohnerschaft inzwischen auf 38.000 E., zehn Jahre später sogar auf 47.400 E. angestiegen war. Als Folge des unvorhergesehenen Bevölkerungsanstiegs setzte sich immer mehr die rationelle Blockbauweise, nach 1964 schließlich auch die Errichtung von Hochhäusern durch:
So bildeten sich Wachstumsspitzen in dem früher nur dünn besiedelten Stadtteil Växnäs, dessen Gesamtanlage zu den großzügigsten der Stadt gehört. In zeitlicher Parallelität entstand neben Wohnflächen ein Industriebezirk nach modernen ökonomischen Gesichtspunkten. Hier

fanden eine Reihe von Unternehmen verschiedenster Branchen einen besonders in verkehrsmäßiger Hinsicht günstigen Standort (Anschluß an Europastraße E - 18 und Eisenbahnnetz).
Auch südlich dieser wichtigen Verkehrsachse, im Bereich von Gräsdalen, wurde ein rd. 14 ha großes Areal für eine ausgedehnte Wohnsiedlung erschlossen, deren letzter Bauabschnitt inzwischen fertiggestellt ist.
Für den nördlichen und nordöstlichen Bereich Karlstads wurden vom Stadtplankontor mehrere Bebauungspläne ausgearbeitet, die man 1959 zu realisieren begann. So entstand längs der Bahnlinie nach Stockholm inmitten eines Waldareals eine ausgedehnte Wohnsiedlung. Überhaupt finden in Färjestad, Rud, Norra und Södra Kroppkärr die gegenwärtig größten physiognomischen Veränderungen in Karlstad statt. Gleichzeitig wurde durch den Abschluß des Stadtautobahnbaues mit den zwei wichtigen Kreuzungssystemen eine Lücke in der Infrastruktur der Stadt geschlossen, indem jene peripher gelegenen Wohngebiete eine schnelle Straßenverbindung zur Innenstadt erhielten.

Zusammenfassend seien noch einmal folgende Kriterien erwähnt:
Karlstadt erlebte in den letzten zehn Jahren die größte Veränderung sowohl seiner Kommunalgrenze als auch der eigentlichen Siedlungs- und Baufläche. So verdoppelte sich durch die Eingliederung der Landgemeinde Östra Fågelvik die Gesamtfläche der Stadt.

1971 wurde ein zweiter Verwaltungsakt in Karlstad vollzogen, indem die Stadt, die mit ihren Nachbargemeinden Grava, Nor, Nyed und Väse einen sog. "kommunblock" bildete, zu einer "Großkommune" umgewandelt wurde (Nähere Erläuterungen in Kapitel VII).
Hierdurch entstand den Verwaltungsbehörden eine Fülle

großer Probleme, die in dieser Untersuchung allerdings nur randlich behandelt werden können, da naturgemäß erst nach einem längeren zeitlichen Abstand derartige Regionalpläne im Bild und Gepräge einer Stadt wirksam werden.
Unabhängig davon steht heute Karlstad ganz im Zeichen einer sinnvollen Infrastrukturplanung, die eine Fülle sozialer, ökonomischer und administrativer Aspekte zu berücksichtigen sucht. Sie gilt es im Einzelnen zu untersuchen.

2. Baualtersstufen

Neben das Flächenwachstum tritt als weitere genetisch - geographische Komponente die Betrachtung der Gebäudestruktur in ihrer häufig sehr differenzierbaren Altersstufung. Dabei lassen sich einige Grundzüge der Stadtgenese verdeutlichen.

Problematisch bleibt die quantitave Erfassung der Bauwerke der Stadt schon von der Größenordnung Karlstads, die notwendigerweise zu einer gewissen Generalisierung der Kartierungsergebnisse führen muß; so wurde in Karte 6 das vor allem in älteren Stadtteilen bisweilen verwirrende Bild verschiedener Bauepochen auf engstem Raum vereinfacht und somit übersichtlicher dargestellt. Lediglich für das städtische Kerngebiet "Tingvallastaden" schien eine Ausnahme notwendig, zumal sich hier die umfangreichsten baulichen Veränderungen der Stadtgeschichte vollzogen und die kunsthistorisch wertvollsten Gebäude - diese hat insbesondere G. LINDAHL 1965 eingehend untersucht - zu finden sind. Da der Flächenbrand von 1865 - wie bereits mehrfach betont wurde - nur einzelne Gebäude verschonte, stammt ein beträchtlicher Teil der Häuser aus der ersten Wiederaufbauphase, die etwa um 1910 abgeschlossen war. Im Südteil von "Tingvallastaden" dominieren dagegen Bauwerke aus der Zeit nach 1950,

als hier umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden.
Während die übrigen Stadtteile eine relativ homogene Altersstruktur der Gebäude zeigen, bildet Herrhagen eine weitere Ausnahme. In diesem schon um die Jahrhundertwende dicht bewohnten Raum wurden einige der ersten Wohnblocks Karlstads für Industriearbeiter errichtet. Neu- und Umbauten vollzogen sich vorwiegend auf private Initiative hin, also in den Bereichen des Einfamilienhausbaus.
(In Kapitel VI finden sich zusätzliche Erläuterungen).

3. Die Stadt im Aufriß

Während die Entwicklung der Siedlungsfläche Karlstads hauptsächlich mittels Grundkarten erfaßt werden konnte, erforderte die Untersuchung des Gebäudebestandes der Stadt genaue Ortskenntnisse und eine sorgfältige Kartierung.

A. Baumaterial

Die Karte 7B zeigt, daß trotz der Brandkatastrophe von 1865 auch heute noch auf größeren Flächen die Holzbauweise bevorzugt wird.
Zunächst muß aber unterschieden werden zwischen dem Ganzholzbau, dessen Fassade lediglich mit einem wasserabstoßenden Präpariermittel versehen ist und einer Bauweise, bei der sämtliche Außenseiten des Holzgebäudes mit einem Spezialputz ausgestattet sind (Das zweite, allerdings teurere Verfahren hat den Vorteil, daß auch bei einem dichten Gebäudebestand die Feuergefahr erheblich gemindert ist - freundliche Auskunft des "Stadsplanekontor Karlstad").
Weiter wurde unterschieden zwischen Häusern mit Ziegelsteinverblendung mit Plattenverkleidung und schließlich solchen in Beton- und Fertigbauweise.

Die Innenstadt Tingvallastaden zeigt, obwohl die Ziegelsteinbauweise und Beton überwiegen, und gerade

weil der zentrale Teil der Stadt großen baulichen Veränderungen unterworfen ist, ein sehr inhomogenes Bild. So lassen sich mehrere Teilbereiche mit eigenem Gepräge aussondern: Um "Stora Torget" sind bis auf wenige Ausnahmen sämtliche Gebäude aus Ziegel oder Beton erbaut. Das unterscheidet Karlstad von seinen Nachbarstädten Arvika und Kristinehamn, deren Kernbereiche teilweise noch geschlossene Häuserzeilen aus Holz aufweisen können.
Im Bereich von Älvgatan nimmt die Dichte der Bebauung ab, auch öffentliche und Geschäftsgebäude trifft man nur vereinzelt an. Infolgedessen sind bis auf drei Ausnahmen sämtliche Gebäude aus Holz. Es handelt sich vorwiegend um Wohngebäude unterschiedlicher Größe, die zumeist um die Jahrhundertwende errichtet wurden.
In den Hauptgeschäftsstraßen Drottningsgata und Hamngata mit ihren Seitenstraßen überwiegen moderne Stahl-Betonkonstruktionen.
Im nördlichen Teil von Tingvallastaden sind zum größten Teil Ziegelbauten zu finden, die jenen typischen Stuckverputz der Gründerzeit (Oskarianischer Stil) aufweisen.
Im östlichen Stadtteil setzte sich noch bis 1948 der größte Teil des Gebäudebestandes aus Holzkonstruktionen zusammen. Lediglich um Hagatorget fand sich vereinzelt Steinbauweise mit Ziegelverblendung. Gegenwärtig verändert sich dieses Bild auffallend schnell durch großflächige Umbau- und Neubaumaßnahmen, von denen besonders Götgatan und Åttkantsgatan betroffen sind. Im Bereich Nygatan - Fabriksgatan sind die Bauarbeiten bereits abgeschlossen, so daß hier sich eine einheitliche Physiognomie abzuzeichnen beginnt.
Die heutigen Stadtteile Herrhagen, Tormestad und Lamberget im Südosten der Stadt, Marieberg, Somarrö Romstad und Strand im Westen bzw. Südwesten verfügen

über den Hauptanteil der herkömmlichen Holzbauweise. Lediglich in Herrhagen und Lamberget ragen im Westteil (Strandvägen bzw. Engholmsgatan) moderne Siedlungskomplexe in Beton- oder Ziegelbauweise heraus. In Marieberg, Somarrö, Romstad und Strand finden dagegen nur geringfügige bauliche Veränderungen statt, da hier größere Bauflächen fehlen. Nur vereinzelt werden verfallene Holzhäuser durch Ziegelbauten oder Fertigbauelemente ersetzt. Die 1967 entstandene Reihensiedlung an der Änggata ist der einzige größere Komplex, in dem Fertigbauteile verwendet wurden.

Im äußersten Südwesten Karlstads, der zum Stadtteil Gräsdalen gehört ist, da es sich um Plansiedlungsanlagen handelt, eine einheitliche Gebäudestruktur vorhanden, nämlich südlich der Eisenbahnlinie findet sich jene für viele Siedlungsbauten typische Holzbauweise mit Rauhputz (Sie gilt heute noch als die finanziell billigste Methode im Hausbau, findet allerdings immer weniger Anwendung).
Wesentlich teurer ist die Ziegelbauweise, wie sie im nördlich angrenzenden Siedlungsbereich am Zakrisdalsvägen ausschließlich verwendet wurde. (Auch im privaten Bausektor, insbesondere bei Einfamilienhäusern, wird das traditionelle Holzhaus immer mehr vom Ziegelbau oder Fertighaus abgelöst. Nach Auskunft von "Byggnads Kontoret i Karlstad" ist diese Entwicklung auf die außergewöhnlich hoch gestiegenen Versicherungsprämien sowie den besonderen Pflegebedarf von Holzhäusern zurückzuführen.)

Der Stadtteil Kvarnberget hat in den letzten Jahren sein äußeres Bild völlig gewandelt. Noch 1948 befand sich, insbesondere auf dem eigentlichen "Mühlenberg" eine regellose Anzahl kleiner, fast hüttenähnlicher Holzhäuser (Vgl. G. LINDAHL 1965, S. 59). Inzwischen sind diese von Betonhochhäusern und einheitlichen Ziegelblockhäusern ersetzt. Die am südlichen und östlichen Rand befindlichen Hütten sind bis auf einige Ausnahmen unbewohnt und stehen kurz vor dem Abriß.

Auch die angrenzenden Stadtteile Viken, Orrbolmen und Klara sind von den gleichen umfangreichen Baumaßnahmen der Jahre 1960 - 71 betroffen gewesen, so daß auch in diesen Bereichen die früheren Holzkonstruktionen so gut wie ganz verschwunden sind.

In den Stadtteilen Sundsta, Norrstrand und Färjestad lassen sich mehrere Einheiten im Baumaterial aussondern: Im Siedlungsgebiet zwischen Klarälv und Sundstatjärn dominiert Holzbauweise mit Verputz. Lediglich an der Bjurbäcksgatan sind die Häuser aus Ziegelstein, ebenso das Gebiet zwischen Hudstjärnet, Klarälv und Sundstavägen. Auch breite Flächen in Norrstrand weisen das gleiche Material auf.
Ausnahme bildet die Geschäftsstraße Rudsvägen, wo sich der Baucharakter besonders nach 1945 deutlich gewandelt hat. Lediglich der südliche Teil zeigt an zwei Gebäuden die frühere Bauweise in Holz. Im übrigen wurden die freistehenden "Villen" durch mehrstöckige Ziegelwohnblocks ersetzt.
Södra, Kroppkärr, zwischen der Autobahn E 18, der Bahnstrecke nach Deje und Kroppkärrssjön gelegen, gehört zu den peripher gelegenen Stadtteilen, die eine sehr unregelmäßige und lockere Bebauung aufweisen. Infolgedessen finden sich Baumaterialien, die den verschiedenen Stilrichtungen angehören. Die Häuserzeilen aus rotem Klinker in unmittelbarer Nähe des Seeufers sind erst in jüngster Zeit erstellt, während das übrige Baugelände überwiegend mit Holzhäusern besetzt ist.
Ein anderer Entwicklungsverlauf in der Baustruktur zeichnet sich im nordwestlichen Stadtteil Råtorp ab, dessen Siedlungsfläche ähnlich wie Tormestad durch Bahndamm, Militärgelände und Klarälv begrenzt und eingeengt ist. So wurden im mittleren und nördlichen Teil Råtorps größere Flächen mit Holzhäusern abgerissen. Baugesellschaften errichteten von 1950 an Siedlungskomplexe, wobei Stein- und Fertigbauweise bevorzugt wurde. Im südöstlichen Bereich stehen dagegen die charakteristischen

Holzhäuser aus früheren Epochen.
Alle übrigen Stadtteile Karlstads, wie Rud, Lorenzberg und Kroppkärr gehören zu jenen Bereichen, deren Grundriß und Aufriß von den städtischen Planungsbehörden gestaltet wurden (Von 1959 bis 1964 wurden die "Generalpläne" für die Ausweitung der städtischen Siedlungsflächen festgelegt und bis 1971 realisiert.) Im Gegensatz zu den Stadtteilen Orrholmen, Gräsdalen und Växnäs waren im Nordosten Karlstads keine Abbruchmaßnahmen in größerem Umfang notwendig. Stattdessen erforderte eine bauliche Erschließung umfangreiche Rodungs-, Spreng- und Entwässerungsarbeiten, vor allem im Raum von "Lorensberg" und westlich von "Rud".

Generell wird das Bild der Punkthäuser und Wohnblocks von einer gewissen Monotonie der Betonfassaden und stellenweise verklinkerter Außenwände bestimmt, die zu der abwertenden Bezeichnung "Wohnmaschine" für die in Schweden vorherrschenden zweckmäßig-funktionalistischen Hausbauten geführt hat.
Ein gewisses Gegengewicht dazu bilden die in den neuerschlossenen Wohngebieten befindlichen Einfamilienhäuser. Diese wurden bereits vor ihrem Verkauf an Privatinteressenten von verschiedenen Baugesellschaften erstellt. Die vorzugsweise in Fertigteilen konstruierten Häuser werden unter der Bezeichnung "Kataloghäuser" geführt.
Tabelle 9, die die intensivste Bauphase nach dem Kriege überspannt, zeigt noch einmal deutlich, daß verwitterungsbeständiges Material im Hausbau die reine Holzkonstruktion und damit ein tradtionelles skandinavisches Bauelement zurückdrängt. Dies gilt verständlicherweise nicht für den Bau von Sommerhäusern, die ebenfalls baupolizeilichen Beschränkungen unterworfen sind, indem für den Bau nur Holzteile verwendet werden dürfen.

(In der Regel wird Grund und Boden für die Errichtung von Sommerhäusern nur verpachtet, so daß zu jeder Zeit auch fertiggestellte Häuser wieder entfernt werden können).

B. Stockwerkhöhe - Dachform

Die dritte Dimension in der Physiognomie einer Stadt kartographisch darzustellen, bereitet gewisse Schwierigkeiten. Trotz ihrer geringen Plastizität wurde in Karte 8B die flächige Darstellung verwendet. Die Karte zeigt für Karlstads Relief ein sehr wechselvolles Bild, obgleich den größten Anteil an der Stadtfläche Ein- bis Zweistockwerkgebäude haben, was aus der ungewöhnlich hohen Zahl der Einfamilienhäuser zu erklären ist.
Auch gilt für Karlstad nicht die Regel, wie sie häufig für ein Stadtrelief angewendet werden kann, daß die Höhe der Gebäude vom Stadtkern zur Peripherie abnimmt. Da Tingvallastaden ohne hinderliche Befestigungsanlagen geblieben war, war die Bevölkerung nur in geringem Maße auf flächensparende Hochbauten angewiesen. Nur so ist es zu erklären, daß noch heute in der Innenstadt eine größere Anzahl von Häuserzeilen mit ein- bis zwei Stockwerken anzutreffen ist: In unmittelbarer Nachbarschaft von Karlstads ältesten zweigeschossigen Holzhäusern im "Almekvarter" gruppiert sich etwa ein Dutzend Einfamilienhäuser. Ähnliche Verhältnisse herrschen am Nordwestrand des Innenstadtgebietes, es handelt sich um das "Villenviertel" an der Museigata. Auch hier handelt es sich fast ausnahmslos um erdgeschossige Einfamilienhäuser, die nicht recht in das Bild des Zentrums einer Mittelstadt passen. Sie sind gewissermaßen Relikte und Zeugen dafür, daß noch am Ende des 19. Jhr. das administrative und ökonomische Zentrum der Stadt lediglich im unmittelbaren Bereich des Hauptmarktplatzes lag.

Um den Marktplatz "Stora Torget" vollziehen sich zur Zeit die größten physiognomischen und damit auch stilistischen Veränderungen des Stadtkerns. Jene für Karlstad so charakteristischen, geschlossenen zwei- und dreigeschossigen Gebäudezeilen längs Kungsgatan und Tingvallagatan (erbaut im nachklassizistischen oder oskarianischen Stil) werden von modernen vier- bis fünfgeschossigen Gebäuden abgelöst (Man darf allerdings nicht verkennen, daß bereits Bevölkerungsschichten und Vertreter der Öffentlichkeit sich für die Erhaltung jener historisch interessanten Gebäude einsetzen. Auf der anderen Seite ist allerdings der Anspruch der gewerblichen Wirtschaft auf moderne und zweckmäßige Gestaltung ihrer standortgebundenen Gebäude verständlich.)

Neben den Ein- und Zweistockwerkbauten treten in Karlstad z.T. in geschlossenen Gruppen Häuser mit anderthalb Stockwerken auf. (Es handelt sich oft um Häuser mit entweder weit heruntergezogenem Satteldach oder mit dem in Paris von Francois Mansart entwickelten Mansardendach, das den Ausbau des Dachgeschosses zu einer Wohnung gestattet und besondere steuerliche Vorteile bietet. Häuser des letzteren Typs wurden vorwiegend in der Zeit von 1920 bis 1930 gebaut. Sie gelten im baurechtlichen Sinne als Eingeschoßhäuser).
Gebäude mit anderthalb Geschossen, die in der Regel aus Holz konstruiert sind, aber häufig aus Sicherheitsgründen mit Eternitplatten verkleidet sind, finden sich einmal, wie oben erwähnt, in einigen Teilen von Tingvallastaden, dann in den älteren Stadtteilen Herrhagen, Romstad, Rådtorp und Lamberget.
Höhere Stockwerkzahlen (drei Stockwerke und höher) bestimmen den größten Teil der Innenstadt, doch auch in der umfangreichen Bauphase der Zeit von 1950 bis 1963 ausgedehnte Mietwohnungsblocks mit mehr als fünf Stockwerken neben Geschäfts-, Kontor- und Bürohäusern entstanden.
Die Stadtteile Viken, Växnäs, Gräsdalen, Kvarnberget Norrstrand (längs Rudsvägen)und Orrholmen überwiegen

mit Gebäuden mit mehr als fünf Geschossen. Sie sind Zeugnis für den übergroßen Wohnbedarf der Stadt nach dem Kriege.
Besonders Orrholmen - es sei schon jetzt darauf verwiesen - darf als Musterbeispiel einer zukunftsträchtigen Stadtplanung gelten. Dieser großzügig gestaltete Wohngebäudekomplex, in dem neben zweigeschossigen Reihenhäusern mit Flachsatteldach achtgeschossige Hochbauten mit abgestuftem Flachdach stehen, repräsentiert sich als eine gelungene Synthese architektonisch-künstlerischer Arbeit und funktionaler Gestaltung.

Der Bereich von Rud ist in seiner Baustruktur dem Stadtteil Orrholmen verwandt. Acht Stockwerke hohe sog. Punkthäuser überragen den übrigen Teil von Rud, in dem der dreigeschossige Miethausblock vorherrscht. Während die Punkthäuser mit Kupferflachdächern ausgestattet sind, tragen die Wohnblocks das in Karlstad weitverbreitete Flachsatteldach mit Ziegelpfannen.

Die bauliche Gestaltung des westlichen Stadtteils Växnäs ist einschließlich des Industriegeländes inzwischen abgeschlossen. Industrie- und Wohngebäude sind stilistisch einander angeglichen. Werkhallen und Kontorgebäude des Industriegeländes sind nicht höher als zweigeschossig. Sie bilden ein Gegengewicht zum ein- und zweigeschossigen "Villenbereich" von Petersberggatan, der mit einer Parkanlage von Drei- Vier- und sogar Siebenstockwerkbauten vom zentralen Teil von Växnäs getrennt ist.
Im äußersten Westen von Växnäs umschließt Hagalundsvägen einen neuen Siedlungsbereich, in dem ein- bis anderthalbgeschossige Villen mit Satteldächern erstellt wurden. Mansardenhäuser finden sich vereinzelt westlich Tallåsberget, wo ohnehin eine sehr unterschiedliche Bauweise die Physiognomie dieses peripher gelegenen Wohnbereichs bestimmt.

Lorensberg und Norra Kroppkärr im Nordosten der Stadt haben bezüglich der Geschoßhöhe ein sehr homogenes Gepräge, da hier ausschließlich Einfamilienhäuser anzutreffen sind, die allerdings stilistisch sehr differenziert sind.

C. Gebäudetyp

Nach der Betrachtung physiogomischer und stilistischer Grundzüge sollen nun Karlstads Gebäude in ihrer Gesamterscheinung untersucht und geordnet werden. Es wird dabei notwendig sein, auf bereits früher erwähnte architektonische Merkmale gelegentlich noch einmal einzugehen.
In Karte 9B sind die fünf Gebäudetypen unterschieden worden, die in Karlstad am häufigsten vorkommen:

1. Die bereits früher verwendete Bezeichnung "villa" hat eine andere Bedeutung als im deutschen Sprachgebrauch, wo eine besonders kostspielige Wohnhausanlage (früher mit Park) gemeint ist.
In der schwedischen Statistik sind zwei Bezeichnungen für den gleichen Haustyp üblich, nämlich "villa" oder "småhus" für das ein- bis anderthalbgeschossige, freistehende Wohnhaus mit Garten oder zumindest Ziergartenanlage.

2. Schwieriger scheint eine Modifizierung des Wohnblocks zu sein. Darunter soll das mehr als zweigeschossige, mit mehreren Haupteingängen ausgestattete Wohnhaus verstanden werden (Im Schwedischen findet sich die Bezeichnung "lamellhus", vgl. P.LAGERGREN 1965, S. 160).

3. Der "Zeilenbau" besteht aus zwei oder mehr zusammenhängenden, gleichen Gebäudeeinheiten.
In der Regel handelt es sich um gereihte, teilweise gegeneinander versetzte Einfamilienhäuser.

4. Das sog. "Kettenhaus" ist dem Zeilenbaustyp verwandt. Seine Eigenart ist das Fehlen einer mit dem Nachbarhaus gemeinsamen Firstlinie. Da oft

die Garage das einzige Bindeglied zum Nachbargebäude ist, erweckt das Kettenhaus den Eindruck des freistehenden Einfamilienhauses.

5. Die "Punkthäuser" sind gekennzeichnet als freistehende Hochhäuser mit zentral gelegenem Treppenhaus und Aufzug. Sie wurden in Karlstad erst von 1950 an erbaut.

In den engeren und peripheren Teilen der Innenstadt Tingvallastaden, Haga, Klara und Viken verschwindet die frühere Vielfalt der Gebäudetypen sowohl bei den gewerblich genutzten Bauten als auch bei den Wohnhäusern, so daß immer mehr die fast eintönig wirkende Lamellenbauweise mit glatten, schmucklosen Fassaden das Stadtbild beherrscht.
Außer in den soeben genannten Bereichen bestimmen die Lamellenhäuser oder Wohnblöcke die neuen Planbereiche in Orrholmen, Gräsdalen, Rud und Växnäs. Durch Staffelung, versetztes Mauerwerk oder hufeisenförmige Anordnung der Gebäude konnten größere Freiflächen für Parks, Kinderspielplätze und Parkplätze geschaffen werden.
Nicht zu verkennen ist auch das Bemühen der Stadtplanarchitekten um eine optimale Ästetik, die bei jenen kastenförmigen Wohnblocks zu erreichen schwierig ist, wie sich am Beispiel des nördlichen Bereichs von Norrstrand zeigt. Da den Baugesellschaften nur relativ kleine Flächen zur Verfügung standen ließ sich verständlicherweise das heute übliche Prinzip aufgelockerter Wohnblockreihen nicht erreichen.
In Herrhagen ist es vor allem der Westteil, auf den immer stärker die Blockbauweise übergreift und hier die ursprüngliche Villenbauweise völlig verdrängt hat. Ähnliche bauliche Gegensätze treten auf Kvarnberget auf, wo von den schon früher erwähnten "småhus" nur spärliche Reste vorhanden sind und der Abbruch nur eine Frage der Zeit ist. Heute wird das Bild dieser Wohngegend, in der früher eine sozial schwache Bevölkerung lebte, von modernen Wohnblocks und Punkthäusern beherrscht.

Im übrigen tritt die Lamellen- oder Blockbauweise im südwestlichen Teil von Romstad und dem Nordteil von Färjestad nur vereinzelt in Erscheinung, da in diesen Stadtbezirken die permanente Überbauung mit Villen der große Flächen beanspruchenden Blockbauweise nur wenig Raum läßt.
Anders die Punkthäuser, die sich in kleineren Gruppen über die Stadtteile Kvarnberget, Norrstrand, Rud und Lamberget verteilen. Inzwischen ist die für eine Mittelstadt erstaunlich große Zahl von Punkthäusern mit z.T. mehr als 10 Stockwerken auf 28 Gebäude dieser Art angewachsen. Sie sind das Ergebnis langfristiger kommunaler Planungsarbeit, die der rapide wachsenden Bevölkerung Karlstads zugute kommt. Aller Voraussicht nach wird dieser Gebäudetyp in noch stärkerem Maße Karlstads Stadtbild beherrschen, zumal angesichts der schnell ansteigenden Grundstückspreise geeignetes Bauland, insbesondere in Innenstadtnähe, sehr knapp geworden ist.
Die "Zeilenhausbauweise" findet man in allen s.g. "villaområden" vor. Da solche Häuser in der Regel mit geringerem finanziellen Aufwand als einzelstehende "Villen" errichtet wurden - durch Fertigteile, Holz- und Kunststoffverkleidung, fehlende Unterkellerung und Flachdach - sind sie vielfach im Besitz der einkommensschwächeren Bevölkerung Karlstads.

Kettenhäuser- in diesem Haustyp präsentiert sich vor allem ein architektonischer Gestaltungswille. Um der Uniformität mancher Wohnsiedlungen abzuhelfen - wurden hauptsächlich im Nordosten (Lorensberg und Norra Kroppkärr) der ohnehin als städtebauliches Musterfeld, errichtet.

Zuletzt gilt es noch einmal die Verteilung des Bautyps in Karlstads zu betrachten, der in besonderer Weise die individuelle Wohn- und Lebensgewohnheit der schwedischen Stadtbevölkerung widerspiegelt, nämlich der "Villa". Wie die Karte 9 zeigt und wie bereits früher angedeutet

wurde, beschränken sich geschlossene Villenbereiche in der Innenstadt auf kleine Flächen im Westen und Nordwesten Tingvallas, sowie den Westteil von Haga (Östra Kanalgatan). Im Stadtteil Klara ist der Rückgang der Villenbauweise zugunsten mehrstöckiger Wohnblocks besonders deutlich. Lediglich im nördlichen Teil zwischen Tingvalla Idrottsplats und Frykengatan finden sich auf einem Kvarter Villenbebauung.

Alle übrigen Stadtteile mit Ausnahme von Rud und Orrholmen haben mehr oder weniger ausgedehnte Villenbereiche. In den neu erschlossenen Stadtteilen (Süd-Westteil Gräsdalen, Westen von Växnäs, Lorensberg und Norra Kroppkärr) sind größere Gruppen von Villen im einheitlichen Stil anzutreffen. Aus dem "Taxeringskalender 1965" ist ersichtlich, daß mehrere Baugesellschaften an der Gestaltung dieser Wohngebiete beteiligt sind, die die fertig errichteten Häuser an Privatinteressenten verkaufen. Der immer noch hohe Bedarf an Wohnungen in Karlstad verhindert, daß diese Häuser längere Zeit leer stehen. Oft sind sie bereits vor der Fertigstellung verkauft (Freundliche Auskunft des "Byggnadsämnden Karlstad"). Da neues Villengebiet einheitlich geplant und erschlossen wird, wird der Privatkäufer von den in Karlstad stellenweise sehr hohen Erschließungskosten finanziell entlastet.

D. Zustand der Gebäude

Neben stilistischen Elementen bietet der äußere Pflege- und Erhaltungszustand der Gebäude einer Stadt geographisch relevante Aspekte, die vor allem einer späteren Viertelsabgrenzung wichtige Dienste leisten können (s. Karte 10B).
Allerdings darf auch die Problematik einer solchen Betrachtungsweise nicht übersehen werden, vom äußeren Bild eines Gebäudes auf die Sozial- und Berufsstruktur der Bewohner Rückschlüsse zu ziehen: Gerade in dem an älteren Gebäuden recht armen Karlstad wird manches

Gebäude aus Traditionsgründen im Originalzustand belassen, was dazu geführt hat, daß besonders Holzhäuser älteren Datums einen sanierungsbedürftigen Eindruck hinterlassen.
Um eine möglichst objektive Beurteilung zu erreichen, schien mir eine dreiteilige Differenzierung unter Zuhilfenahme des "taxeringskalenders" (In ihm ist der geschätzte Geldwert eines jeden Gebäudes eingetragen) angebracht: Die erste Kategorie umfaßt Gebäude, die keine Mängel an ihrer gesamten Substanz aufweisen.

Die zweite Kategorie greift die Gebäude heraus, deren Qualität und damit deren Wert durch abblätternden Putz oder vergilbten und schadhaften Anstrich stark vermindert ist.
Die dritte Kategorie erfaßt alle Gebäude, die über kurz oder lang der Sanierung und damit dem Abbruch anheimfallen.
Die Auswertung der Karte 10B zeigt, daß nur eine erstaunlich geringe Zahl von Gebäuden mit Mängeln behaftet, eine noch geringere Anzahl abbruchsreif ist.

Wie aus "Förslag till Generalplan" 1954 (S. 38-42) hervorgeht, waren noch 1954 in Tingvallastaden 20 Kvartere teilweise oder ganz erneuerungsbedürftig. Inzwischen ist hier die Sanierung bis auf einen Gebäudekomplex an der Engeströmgata und ein Wohnhaus an der Östra Torggata abgeschlossen. Auch im Stadtteil "Haga" wurden ca. 80% der bebauten Fläche von 1954-70 saniert. Lediglich ein als Lager- und Geschäftshaus genutztes Gebäude an der Nygata ist inzwischen abbruchreif und wird in absehbarer Zeit einem mehrgeschossigen Baukomplex weichen müssen, wie aus Planungsunterlagen von "Karlstads Bostads AB" hervorgeht.
In Herrhagen hat sich lediglich im Westteil zwischen Herrhagsgatan und Strandvägen die Sanierung durchsetzen können. Der Grund für den stellenweise mangelhaften Zustand der Gebäude zwischen Herrhagsgatan und John Ericssongatan ist zweifellos in der Einwohnerstruktur dieses

Wohngebietes zu sehen: Der Prozentsatz der einkommensschwachen Bevölkerung, die sich aus Arbeitern, kleinen Handwerkern, Rentnern und Pensionären zusammensetzt, ist relativ hoch, Kostspielige Renovierungsarbeiten durchzuführen, sehen sich die Grundeigentümer oft nicht in der Lage. Vermieter von Wohnblocks sind an einer Sanierung wegen der geringen Mieteinnahmen wenig interessiert.
Ein weiteres zusammenhängendes Sanierungsgebiet besteht im Stadtteil Norrstrand zwischen Kroppkärrsvägen und Hagaborgsgatan. Hier schreitet allerdings die bauliche Neugestaltung einschließlich der Begradigung und Befestigung einiger Straßen rasch voran, so daß in naher Zukunft eines der wenigen, unansehnlichen Wohngebiete Karlstads verschwunden sein wird.
Auf die Situation im Stadtteil Kvarnberget war bereits vorher hingewiesen. Nur wenige dieser Wellblechhütten sind noch heute bewohnt. Eine Umquartierung steht unmittelbar bevor.
In allen übrigen Stadtteilen Karlstads sind nur ganz vereinzelt Gebäude mit nennenswerten Schäden anzutreffen.

4. Gebäudefunktion

Die Vielfalt urbaner Gebäude verlangt nach einer stärkeren Differenzierung, die besonders im Stadtzentrum problematisch wird, da hier ein Großteil der Gebäude mehrere Funktionen zu erfüllen hat, nämlich Handel, Verwaltung und Wohnen.

A. Die Wohngebäude und Wohnungen

Aus der Zahl und Verteilung der Wohngebäude sowie der Entwicklung im Wohnungsbau läßt sich ein Bild der Wohnverhältnisse der Bevölkerung von Karlstad ermitteln. Die Gesamtzahl der Wohngebäude ist von 3.398 im Jahre 1956 auf 5.373 im Jahre 1970 gestiegen. Da im gleichen Zeitraum besonders der Bau von Mehrfamilien-

häusern, speziell von Hochhäusern intensiviert wurde, hat der Anteil an Neuwohnungen entsprechend zugenommen, wie der folgenden Tabelle und Figur 12 zu entnehmen sind:

Tabelle 10

Entwicklung des Wohnungsbaus in Karlstad

Bau-perioden	vor 1901	1901-1920	1921-1930	1931-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970
Erbaute Wohnungen	736	2101	1391	2533	3028	4956	5073

Gesamtanzahl der heutigen Wohnungen: 23.777

Die größere Zunahme an Wohnungen spiegelte sich also zwischen 1951 und 1970 ab, wo rd. 10.000 Wohnungen erstellt wurden für eine Bevölkerung, die im gleichen Zeitraum von 36.277 auf 54.072 angestiegen war.

Figur 13 soll noch einmal die jüngste Entwicklung im Wohnungsbau in einem übersichtlichen Schaubild demonstrieren. Hier ist die Anzahl aller real vorhandenen Wohnungen von 1955 - 1970 dargestellt. Es zeigt sich, daß 1955 noch 3,1 Einwohnern von Karlstad durchschnittlich eine Wohnung zur Verfügung stand, bis 1970 verringerte sich das Verhältnis sogar 2,3 Einwohner/Wohnung.

Wie sich die Wohnungen Karlstads nach ihrer Größe verteilen, wird aus Tabelle 11 ersichtlich. So fällt auf, daß besonders die Zwei- und Dreizimmerwohnungen von 1965 bis 1969 erheblich zugenommen haben, was in erster Linie auf den beschleunigten Ausbau von Hoch- und Punkthäusern zurückzuführen ist, in denen häufig Kleinwohnungen in Form von Appartements dominieren.

2.105 Einraumwohnungen und 3.131 Appartements im Jahre 1969 lassen den außerordentlichen Bedarf an Kleinstwohnungen, vor allem für die große Zahl der sogenannten Wochenendpendler, (Vgl. Kapitel V, 3), die sich zumeist aus Schülern und Studenten zusammensetzt, erkennen.

(Die wirkliche Anzahl von Kleinstwohnungen ist vermutlich weit höher, da viele Wohnungen aus steuerlichen Gründen vom Grundeigentümer nicht bekanntgegeben werden und somit der Statistik entfallen).

Trotz dieses außergewöhnlich hohen Zuwachses an Neuwohnungen aller Typen ist in Karlstad die Wohnungsfrage keineswegs zufriedenstellend gelöst. Vor allem in den letzten zehn Jahren stieg die Nachfrage nach modern ausgestatten Unterkünften (Zur wichtigsten Ausstattung einer Mietwohnung gehören Zentralheizung, Müllschlucker, Balkon und die bekannte standartisierte"Schwedenküche").

So wurden im Mietwohnungsgebiet von Växnäs 1961 176 Wohnungen, Viken 1963 1.172 W., in Gräsdalen 1964 429 W., in Orrholmen 1968 510 W., in Rud 1969/70 675 Wohnungen fertiggestellt.
Die Verteilung der Wohnungsarten in Karlstad läßt sich kartograpisch kaum exakt wiedergeben, da in den meisten Wohnhäusern die Größe der Wohnungen sehr stark variiert, so daß sich die Karte 11 lediglich auf die Erfassung der Wohngebäudeart bezieht.
Diese Karte zeigt über weite Flächen Übereinstimmung mit der kartographischen Darstellung der Geschoßhöhen, so daß nur wesentliche Momente noch einmal verdeutlicht werden sollen:
Einfamilienhäuser nehmen - wie schon bei der Untersuchung der Physiognomie der bebauten Flächen deutlich wurde - den größten Teil der Wohngebiete von Karlstad ein (Einschränkend muß darauf verwiesen werden, daß in vielen Einfamilienhäusern, die als solche in der Statistik gekennzeichnet sind angesichts der Wohnungsknappheit zwei oder mehr Familien wohnen, wie es besonders bei dem anderthalbgeschossigen Mansardenhaus der Fall ist.
Zweifamilienhäuser treten nur sporadisch in den "Villengebieten" auf, wogegen Drei-, Vier- und Mehrfamilienhäuser in der Regel in sich geschlossene Komplexe bilden.

Bei einer abschließenden Betrachtung der heutigen Wohnungsbausituation in Karlstad läßt sich feststellen, daß der Bau von Eigenheimen sich einer steigenden Beliebtheit erfreut, zumal sich in Schweden die Fertigbauweise wesentlich stärker durchsetzen kann als in der Bundesrepublik. Der Besitz eines eigenen Hauses bedeutet zugleich eine sichere, steuerbegünstigte und wertsteigernde Kapitalanlage in einem Land mit einer hohen Inflationsrate.
Gleichzeitig besteht in Karlstad eine ausgeprägte Tendenz zum Bau von großen Wohnblocks mit einer hohen Anzahl von Wohnungen, wie aus dem folgenden statistischen Zahlenverhältnis hervorgeht:
Heute entfallen im Durchschnitt auf ein Wohnhaus 4,5 Wohnungen in Karlstad. In der Bundesrepublik treten nach Angaben von D. SEELMANN (O.Z. S. 49) solche Werte nur bei den Millionenstädten auf. Bei den Mittel- und Großstädten liegen die Werte nur bei 3,5.

B. Die Nichtwohngebäude

Wenn die bauliche Gestaltung der Wohngebäude im urbanen Bereich heute ein Hauptanliegen planerischer Überlegungen ist, so tritt dieses architektonisch-künstlerische Moment in der Regel bei rein gewerblich-industriell genutzten Gebäuden zugunsten funktionaler Zweckmäßigkeit zurück.
Die quantitative Erfassung mit einer anschließenden Systematisierung bereitet folglich Schwierigkeiten und soll in weiteren Ausführungen nur randlich behandelt werden.

5. Bebauungsdichte

Den Dichtegrad, also den Abstand von Gebäuden zueinander in geographisch relevanter Weise darzustellen, wirft gewisse Probleme auf, da einmal keine einheitlichen Maßstäbe existieren und zum anderen die Bebauung in den schwedischen Städten und Ballungsräumen längst nicht den Grad erreicht, wie er beispielsweise in den Industrieräumen der Bundesrepublik vorherrscht. In der Karte 7 wurden daher fünf Kategorien für die Bebauungsgrenzen unterschieden, wobei geschlossene Häuserzeilen oder Gebäudereihen mit Lücken bis zu 4 m die intensivste Bebauung darstellen, gefolgt von Abstandswerten zwischen 5 und 39 m. Die lockere Bebauung von einem Abstandsmaß von 40 m soll auch langgezogene Wohnblocks oder Lamellenhäuser, die überwiegend in den neuen Planvierteln der Stadt anzutreffen sind, einbezogen werden, da diese in der Regel größere Freiflächen, wie Rasen und Kinderspielplätze umschließen (Vgl. hierzu K.J. KÖHLER 1970, S. 82).
Da die von Werks- und Lagerhallen regellos bebauten Industrie- und Gewerbeflächen für eine derart meßbare Abgrenzung nicht geeignet sind, wurden sie gesondert betrachtet.
Demnach kristallisiert sich in Karlstad neben den Kernbereichen, in denen kommerzielle und administrative Einrichtungen besonders dicht konzentriert sind, in einigen Wohngebieten ein hoher Bebauungsgrad heraus. Im Stadtteil Hagen sind dafür mehrgeschossige Häuserzeilen im zentralen Bereich verantwortlich, während es sich bei den peripheren Wohngebieten um Reihenhausanlagen handelt.

Der größte Teil der bebauten Fläche ist also mehr oder weniger dicht besetzt, so bilden nicht einmal die ausgedehnten "Villenbereiche" mit ihren charakteristischen Ziergartenanlagen eine Ausnahme.

6. Bevölkerungsdichte

Bebauungsdichte und die Verteilung der Bevölkerung in Karlstad stehen in engem Zusammenhang. So soll an dieser Stelle mit Hilfe der Karte 8 erläutert werden, wo die rd. 55 T. Einwohner Karlstads heute wohnen. Es erschien sinnvoll, bei der Errechnung der Einwohnerdichte Karlstads die mit Wohnhäusern bebaute Kvarterfläche zugrunde zu legen. Auf diese Weise lassen sich genauere Ergebnisse erzielen, da Parkflächen, Sport- und Spielgelände und Straßen unberücksichtigt bleiben. So wurde die Größe der Kvartere und die Anzahl der dort Wohnenden ermittelt. Um aber einen Vergleich zwischen den verschieden großen Kvarteren zu ermöglichen, wurde die Einwohnerzahl pro Hektar umgerechnet. Demnach sieht die Verteilung der Bevölkerung folgendermaßen aus: Die höchsten Dichtewerte von über 1100 E./ha verzeichnen naturgemäß die mit geschlossenen Wohnblocks und Punktehäusern durchsetzten Stadtteile, die bereits in den vorhergehenden Kapiteln häufiger beschrieben wurden.
Erwähnenswert ist die Tatsache, daß der Stadtteil Herrhagen trotz der Einwohnerverluste zugunsten des Stadtteils Växnäs auch heute noch seine traditionelle hohe Einwohnerdichte bedingt durch seine Nachbarschaftslage zum Hafen und zu den gewerblich industriellen Flächen im Südosten der Stadt bewahren konnte.

In Tingvallastaden ist bis auf die peripher gelegenen, ausgesprochenen Wohnkvartere ein deutlicher Rückgang der Einwohnerschaft seit 1950 (Vgl. auch G. LINDGREN 1954, S. 26) zu verspüren. Noch 1950 befanden sich im Stadtkern insgesamt 3.355 Einwohner, heute wohnen hier nur noch 2.650 Einwohner.
Haga dagegen konnte nach dem Bau zahlreicher großer Wohnblocks die Einwohnerzahl von 1370 im Jahr 1950 auf 2100 im Jahre 1970 (Vgl. "Mantalskrivna i Karlstads stad för år 1970") steigern. Die Dichte der meisten Kvartere

beträgt rd. 550 E./ha.
Alle übrigen Stadtteile haben trotz ihrer aufgelockerten "småhus- und Villenbebauung" einen relativ hohen Einwohnerdichtewert, der zwischen 80 und 120 E./ha. schwankt. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die Bebauungspläne der Stadt eine nach Möglichkeit gleichmäßige Verteilung der Grundstücksfläche vorsehen. So sind Grundstücke im Bereich der Kvartere von mehr als 1500 m^2 relativ selten. Dies gilt natürlich vor allem für neuerschlossene Siedlungsgebiete, während in den ehemaligen"Donationsflächen" die Grundstücksgröße durch Verkauf, Zusammenlegung oder Teilung häufiger wechselt.

7. Karlstads Wahlbezirke

In der Karte 9 sind Karlstads Wahlbezirke mitsamt den Ergebnissen der Wahlen vom 20.9.1970 dargestellt. Aus Gründen der Übersicht wurden die sieben in Karlstad vertretenen Parteien in zwei Blöcken koordiniert, zumal die sozialdemokratische mit der kommunistischen Partei einerseits, die bürgerlichen Parteien andererseits beinahe regelmäßig Koalitionen bilden.

Die Wahlbezirke orientieren sich überwiegend an den Stadtteilgrenzen, sind aber so aufgeteilt, daß sie in der Größe der Einwohnerzahl etwa gleich sind.

Die Karte zeigt zum Teil krasse Gegensätze im Stimmenanteil der beiden Parteiblöcke, die primär aus der sozialgeographischen Situation der Bevölkerung Karlstads erklärbar ist: So ist der hohe Stimmengewinn der sozialistisch-kommunistischen Parteien in den von Handwerkern und Arbeitern stärker bewohnten Gebieten (OStteil von Våxnäs, die Stadtteile Herrhagen, Sjöstad, Nordbereich von Sundsta bezeichnend. Die bürgerlichen Parteien dagegen konnten deutliche Stimmenanteile in den "Villengebieten" vor allem aus jüngerer Bauepoche, erzielen, wo höhere Einkommensgruppen in der Regel überwiegen. (Vgl. hierzu auch Kapitel VI).
Dies wird besonders in den Stadtteilen Våxnäs (Westteil Råtorp, Norra Kroppkärr und Lorensberg) erkennbar.

8. Grundbesitzverhältnisse

Die Analyse und Differenzierung der Grundbesitzverhältnisse einer Stadt sind ein Bestandteil funktionaler, aber auch planerischer und raumordnender Fragestellung (Vgl. A. MAYR 1968, S. 88). Insbesondere bietet die Betrachtung und Darstellung des privaten Grundbesitzes eine Fülle sozialgeographischer Aspekte, die einer späteren Viertelsgliederung dienlich sein können. Daß solche Feinanalyse der Besitzverhältnisse in der stadtgeographischen Forschungsarbeit bisher kaum Beachtung gefunden hat, ist wohl dem Umstand mangelnder Unterlagen und zu aufwendiger Arbeitsmethoden zu verdanken.

A. Privater Grundbesitz

Figur 14 zeigt die Verteilung der bebauten und unbebauten Grundstücke auf die verschiedensten Einkommensgruppen (Vgl. S. ANDERSSON 1965; aus dem "fastighetstaxeringskalender" konnte Stand und Beruf des Grundbesitzers ermittelt werden) Die Zahl der Erwerbspersonen betrug in Kaflstad 1965 rd. 15.000, von denen etwa 6.300 Grundstücksbesitzer sind. Nicht gerechnet sind rd. 3.000 Einkommens- und Erwerbslose, die der Sondergruppe SV zuzuordnen sind.

An den 3.960 Grundstücken sind bis auf die Einkommensgruppe I alle übrigen Gruppen gleichmäßig beteiligt. Auffallend häufig fanden sich unter den Grundstücksbesitzern Architekten und Baumeister, die von ihrem Beruf her Zugang zu Haus- und Grundbesitzgeschäften haben. Außerdem sind allein 176 Erbengemeinschaften zu erwähnen, die die übergroße Zahl der privaten Grundstücksbesitzer erklärt.

Einen weiteren Einblick in die Grundbesitzsstruktur vermittelt Figur 15. Zugleich wird deutlich, daß die durchschnittliche Grundstücksgröße zwischen 600 und 1000 m^2 variiert, und daß diese Größenordnung maximal in allen Berufs- und Einkommensgruppen vertreten ist, da sie - wie früher angedeutet - für die Erstellung von Ein- oder Zweifamilienhäusern üblich ist. Grundstücke über 2000 m^2

befinden sich fast ausschließlich im Besitz der höheren Einkommensgruppen III und IV, die noch größere Flächen, die für die Bebauung mit Villen und "småhus" selten infrage kommen, verteilen sich auf Landwirte, Gärtner und Industrielle.

Die Verteilung des privaten bebauten Grundbesitzes über die Stadtfläche wird aus Karte 15B ersichtlich. Obwohl jedes einzelne Grundstück eine fest umgrenzte Einheit darstellt, war eine gewisse Generalisierung bei der kartographischen Darstellung unumgänglich.

Da die Einkommensgruppen I der Arbeiter und einfachen Angestellten und Beamten nur einen geringen Anteil an der Grundstücksfläche hat, sind größere zusammenhängende Areale dieser Gruppe in Karlstad selten. Vereinzelt sind sie in den älteren Stadtteilen Lamberget, Norrstrand und Rud, sowie im neuerschlossenen Siedlungsgebiet von Färjestad anzutreffen.
So konnte trotz eingreifender kommunaler Sozialisierungsmaßnahmen auf dem Grundstücksmarkt nicht verhindert werden, daß die meisten Grundstücke in besonders bevorzugter Wohnlage von den einkommensstarken Bevölkerungsgruppen Karlstads erworben wurden.

Ein weiteres Kriterium des privaten Grundbesitzes ist die auffällig minimale Anzahl von Grundstücken in den zentralen Stadtteilen. Geschlossene Gebiete mit Privatbesitz finden sich nur außerhalb des ökonomisch und administrativ genutzten Kernraumes der Stadt. Wenn trotzdem innerhalb dieses Bereiches Grundstücke mit Geschäfts- und Kontorgebäuden in Privathand vereinzelt auftauchen, handelt es sich in der Regel um den Besitz alteingesessener Geschäftsleute, die allerdings dem Ausdehnungsbestreben größerer und somit leistungsfähiger Betriebe auf längere Sicht hin nicht gewachsen sind, wie sich an verschiedenen Beispielen in Tingvallastaden zeigt, wo unrentable Geschäfte aufgegeben und mitsamt Grundstück Kaufhausunternehmen und Konsumgenossenschaften verkauft wurden.

Grundstücke in Fluß- oder Seeufernähe und zugleich an der Peripherie der Innenstadt sind als bevorzugtes Wohnungsbauland vorwiegend in der Hand finanzstarker Bevölkerungsgruppen (Die teure Wohnlage, am Flußufer des Klarälv im Bereich des Stadtteils Sundsta hat zu dem bezeichnenden Namen "Goldküste" geführt).

Besitzer und Anwohner dieses Wohngebietes sind vorwiegend Unternehmer und gut situierte Geschäftsleute. Ähnlich ist die Situation am Westarm des Klarälv, entlang der Älvgata. Hier befindet sich ein von Ärzten bevorzugtes Wohngebiet, was sich in erster Linie aus der Nähe des Zentralkrankenhauses erklären läßt, was aber gleichzeitig zu einer Verteuerung der Grundstücke führte, die zum Teil erheblich über dem im "fastighetstaxeringskalender" offiziell angegebenen Quadratmeterpreisen liegen. Trotz hoher Grundstückssteuern sind in diesem Bereich eine Reihe von Grundstücken aus Spekulationsgründen heute noch unbebaut (Freundliche Auskunft von Karlstads Bostads AB).

Die Besitzverhältnisse in den übrigen Stadtteilen sind differenzierter als es die Karte 15B wiedergeben kann, da doch weite Gebiete Karlstads eine sehr gemischte Besitzerstruktur aufweisen. Ausnahmen bilden wiederum die älteren Wohngebiete Karlstads, wie Södra Kroppkärr, Sjöstad, Tormestad und Råtorp, in denen die Einkommensgruppe II stellenweise den Hauptanteil der Grundbesitzer stellt. Es handelt sich also um Grundstücksflächen, die, wie früher mehrfach erwähnt, ehemaliges Donationsgebiet sind (Die Grundstücke, die nach dem Donationsrecht städtischen Besitz waren, wurden allmählich Eigentum von Pächtern und denjenigen, die das Bebauungsrecht hatten (Vgl. G. JAKOBSSON 1965, S. 126).

Obschon es sich im Bereich von Herrhagen seit Gründung der Firma "Karlstads Mekaniska Werkstad" vorwiegend um ein Wohngebiet von Arbeitern und kleineren Angestellten handelt, sind auffallend wenig Grundstücksbesitzer der Einkommensgruppe I oder II vertreten. Die Ursache ist nach Auskunft des Sozialamtes von Karlstad wohl hauptsächlich darin zu sehen, daß vor allem innerhalb der vergangenen

10 Jahre die in Herrhagen angestammten Bevölkerungsteile ihren Grundbesitz an Privatleute oder Baugesellschaften verkauften und in dem neuerschlossenen Wohngebiet von Växnäs entweder neu bauten oder preiswerte Mietwohnungen bezogen. In den neuen "Villengebieten" von Norra Kroppkärr herrscht eine besondere Situation auf dem Grundstücksmarkt: Wie in den anderen Teilen der Stadt behält sich auch hier die Kommune das s.g. "tomträtt" vor (1946 wurde ähnlich wie in anderen schwedischen Städten "tomträttsinstitutet" eingeführt - Vgl. C. HASSELGREN 1955, S. 64), so daß lediglich das Wohnhaus mit Nebengebäuden Privatbesitz sein kann, während die Grundstücke selbst in der Hand der Stadt bleiben. Auf diese Weise besteht bei eventuellen Großprojekten die Möglichkeit, langwierigen Enteignungsprozessen zu entgehen.

(Die Interessen der privaten Grundstücksbesitzer werden in Karlstad von der "fastighetsägareförening" vertreten, einer Eigentumsvereinigung, die bereits 1905 eingerichtet wurde. Ihre Aufgabe besteht darin, den in dieser Organisation vertretenen Grund- und Hauseigentümern kommerziellen und juristischen Beistand zu gewähren - C. HASSELGREN 1955, S. 7 ff).

B. Der nichtprivate Grundbesitz

Ein größerer Teil der Stadtfläche befindet sich , wie Figur 17 zeigt, in kirchlichem Besitz. Dabei ist zu berücksichtigen, daß nicht nur die schwedische Staatskirche, sondern auch verschiedene Freikirchen und religiöse Sekten über beträchtlichen Grundbesitz verfügen, was im einzelnen nicht entschlüsselt werden konnte.

(Bei allen großflächigen Arealen handelt es sich mit einigen Ausnahmen um Grundbesitz, der vorläufig für eine Bebauung nicht freigegeben ist, und deshalb einen nur geringen Taxierungswert besitzt).
So sind die meisten Parkflächen und Waldgebiete ein Teil des städtischen Grundbesitzes. "Eriksbergs Kronopark" gehört, wie der Name sagt, mit einer Fläche von 780 ha

Wald (nur 4 ha sind Ackerland) zum Reichshof Eriksberg. Er umschließt gleichzeitig "Kroppkärrs- und Alsters kronopark".
Die nichtprivaten Grundstücke im Bereich der Kvartere befinden sich zum größten Teil in der Hand von Firmen, Vereinen, Bau- und Versicherungsanstalten u.ä. Sie umfassen insgesamt eine Fläche von 115,3 ha, während die im städtischen Besitz befindliche "Kvarterfläche" 167,8 ha beträgt (Der Raum für Straßen und Plätze, der ebenfalls städtisches Areal ist, wurde nicht mitgerechnet).
Unter den nichtkommunalen Grundeigentümern steht "AB Karlstads Mekaniska Werkstad" mit 43,3 ha an der Spitze. Rund 10 ha dieses zum Teil wertvollen Baulandes sind bisher noch ungenutzt. An zweiter Stelle folgt Karlstads größte Baugesellschaft Karlstads Bostads AB mit 15,7 ha. Bei diesem Unternehmen, das 1942 gegründet wurde, handelt es sich um eine gemeinnützige Einrichtung ohne Gewinninteresse. Folglich erhält "Karlstads Bostads AB" alle größeren Wohnungsbauaufträge der öffentlichen Hand und wird insbesondere an der Planung, Erschließung und Gestaltung neuer Wohnungsgebiete der Stadt beteiligt. Es ist also die Hauptaufgabe dieser halbprivaten Gesellschaft, mit staatlicher Unterstützung den Bedarf an Mietwohnungen zu decken. Der Mietpreis darf nur so hoch liegen, daß er die Kapital-, Unterhaltungs-, Verwaltungs-, Steuer- und Versicherungskosten trägt.
Karte 16B zeigt die Verteilung der Grundstücke innerhalb der Kvartersgrenzen. Wenn auch nicht der Anteil der Kommune am reinen Wohnungsbaugelände besonders hoch ist, so fallen doch deutlich die großflächigen Gebiete, die mit Schul- und Verwaltungsgebäuden überbaut sind, auf.
Eine Ausnahme bilden das ehemalige Residenzgebäude und Tingvallagymnasiet an "Stora Torget", die traditionsgemäß im Besitz der "Krone" geblieben sind.
Weiterhin sind in öffentlicher Hand "länsstyrelse" an der Växnäsgata, die staatlichen, administrativen Einrichtungen wie"Televerket", Postanstalten, Bahnhof, Gefängnis, Zoll und Seemannsheim, sowie die Regimentskasernen mitsamt dem Übungsgelände im Nordwesten der Stadt, die offiziell

der "Krone" unterstehen.
Auch der kirchliche Besitz beschränkt sich im Bereich der Kvartere auf Grundstücke, auf denen ausnahmslos Gotteshäuser und kirchliche Verwaltungsgebäude errichtet sind, so daß der geringe Anteil an Bauland in Relation zum gesamten Kirchenbesitz deutlich wird.

C. Wert der Grundstücke

Karlstads zergliederte Stadtfläche bedingt, daß der Wert der Grundstücke nicht gleichmäßig vom Stadtkern zur Peripherie abnimmt.
Für Wohn-, Handels- und Industrieflächen sind allerdings gleichermaßen wertmäßig eine Vielzahl von Faktoren entscheidend, von denen die edaphischen Verhältnisse - wieweit ein Grundstück ohne aufwendige Erschließungsmaßnahmen für eine Bebauung geeignet ist- , die Verkehrslage, die Lage zum Stadtzentrum, der Anschluß an das Versorgungs- und Kanalisationsnetz, die wichtigsten sind.
Die Karte 17B konnte mit Hilfe des "fastghetstaxeringskalenders" erstellt werden (Eine Überprüfung der realen Werte bei Baufirmen und Grundstücksmaklern ergab, daß der Wert der Grundstücke mit wenigen Ausnahmen beim Verkauf zur Zeit um das Doppelte über dem Taxierungswert liegt.).

Überdies kristallisiert sich um "Stora Torget" und längs Drottningsgatan ein Kern von besonders hoch taxierten Grundstücken, deren Wert zwischen 468 skr. und 602 skr. wechselt. Er indiziert zugleich die optimale Lage des Handels- und Dienstleistungsgewerbes von Karlstad. So ist es verständlich, daß die finanzstarken Konsumgenossenschaften Domus, Tempo und Epa weitflächige, mehrstöckige Warenhäuser errichten konnten, deren obere Geschosse als Büro-, Kontor- oder Arztpraxis genutzt werden).

Überhaupt führt die enorme Preissteigerung auf dem Grundstücksmarkt der Innenstadt zu der früher angesprochenen Veränderung des Stadtkerns. Längs Kungsgatan im Kvarter "Enigheten" wurden die zweistöckigen, während der zweiten Hälfte des 19. Jh. errichteten Bürger- und Geschäftshäuser

1968 von modernen, vier- bis fünfstöckigen Gebäuden ersetzt ohne stilistische Anpassung an den Charakter des Stadtzentrums.
Die für ein Stadtzentrum relativ niedrigen Grundstückspreise im äußersten Westen von Tingvallastaden lassen sich aus der Tatsache erklären, daß es sich hier um reines Wohngebiet handelt, das vorläufig nur geringe Möglichkeiten einer ökonomischen Nutzung bietet.
Im Stadtteil Haga entwickelte sich trotz der Fülle seiner Einzelhandelsgeschäfte, wegen der Enge der Relation zu Tingvallastaden kein Einkaufszentrum mit der notwendigen Funktionsbreite, so daß sich hier die Grundstückspreise nur um 100 - 150 skr/m^2 bewegen. Grundstücke in diesem Bereich, die nur für Wohngebäude freigegeben sind, erreichen die hier üblichen Werte zwischen 70 skr und 75 skr/m^2.

Ähnliche Verhältnisse treten im Stadtteil Klara auf, der zwar verkehrsmäßig eng mit Tingvallastaden verbunden ist, es fehlen aber attraktive Geschäftsbetriebe, die das Grundstückspreisniveau in die Höhe schnellen lassen, so daß hier der Taxierungswert nur 100 - 150 skr/m^2 beträgt.
Für alle übrigen Stadtteile trifft bis auf die Ausnahmen Sundsta und Norrstrand eine deutliche Abnahme der Grundstückspreise ein, die je nach Entfernung vom Stadtkern von 15 skr - 30 skr /m^2 betragen können.

Die beliebte und daher teure Wohnlage der Stadtteile Sundsta und Norrstrand ist bereits häufiger hervorgehoben worden. Wenn die Taxierungswerte sich auch nur zwischen 50 skr und 70 skr bewegen, so erreichen die realen Kauf- und Verkaufwerte Preise, die nach Auskunft von "stadsplanekontoret an die Verhältnisse des Stadtkerns gemahnen, nämlich 250 skr - 300 skr/m^2.
Inzwischen haben sich innerhalb von 5 Jahren die Quadratmeterpreise im gesamten Stadtgebiet verdoppelt, ein Zeichen für den außerordentlichen hohen Bedarf

an Grundstücken für den Wohnungsbau.

Die Quadratmeterpreise für Grundstücke innerhalb von Industrie- und Großhandelsflächen sind recht homogen und liegen zur Zeit nicht höher als 25 skr/m^2. Besteht unmittelbarer Gleisanschluß steigt der Preis auf 32 skr/m^2. Andere Vorzüge, wie Wasseranschluß, Kanalisation, Hafennähe, befestigte Straßen oder Verbindungsmöglichkeiten zum öffentlichen Gleisnetz wirken sich nicht auf die Grundstückspreise aus, da die für die industrielle Nutzung freigegebenen Flächen sich in städtischem Besitz befinden und auf diese Weise die Investitionsbereitschaft der Firmen gefördert werden soll.

9. Versorgungs- und Kanalisationseinrichtungen

A. Wasserversorgung

Das unvorhergesehene Wachstum der Bevölkerung und die schnelle Ausweitung der Siedlungsflächen Karlstads mußten notwendigerweise zu einem verstärkten Ausbau besonders der Wasserversorgungsanlagen und des Kanalisationsnetzes führen (Vgl. hierzu Karte 1o). Seit 1956 kam Karlstad nicht mehr mit gespeichertem Quellwasser aus, sondern war mehr und mehr auf das riesige Wasserreservoir des Vänersees angewiesen. Aus diesem Grunde wurde das 8 km entfernte Wasserwerk "Sörmon" erbaut, das Karlstad mit gefiltertem Vänerwasser sowie Grundwasser versorgt (Bereits 1970 mußte das Werk, um die Quantität zu steigern, um einige Anlagen erweitert werden) (Vgl. KARLSTADSREGIONENS KOMMUNBLOCK RAPPORT Nr. 10 - 1968, S. 20).

1965 betrug die Jahreskapazität des Werkes ca. 11 Mio. m^3, die inzwischen auf 33 Mio. m^3 /Jahr angestiegen ist. Es wurde daher eine wesentlich größere Wasserleitung vom Vänersee zum Werk "Sörmon" notwendig.

Das erweiterte Wasserwerk hat inzwischen an regionaler Bedeutung gewonnen und versorgt den gesamten Kommunblock "Karlstad". Durch den Einbau von Drucksteigerungsstationen zwischen den Wasserleitungen konnte das unterschiedliche Relief des Versorgungsraumes überbrückt werden.
Der veraltete Wasserturm von "Herrbagen" im Südosten Karlstads wurde um zwei moderne Hochbehälter im nordöstlichen Teil von Norrstrand und am Skogsråväg in Lamberget ergänzt, zumal der Bedarf an Trinkwasser, an Wasser für Industrie und allgemeine Anlagen rapide gewachsen war.

Tabelle 12 und 13 soll einen Überblick über die Entwicklung und gegenwärtige Situation der Wasserversorgung in Karlstad vermitteln.
Hier zeigt sich, daß der Wasserverbrauch durch das Wachstum der Einwohnerschaft sowie die Erweiterung der Industrieanlagen von 1955 bis 1969 um mehr als 50% gestiegen ist. Die Haushalte sind die größten Wasserverbraucher, mit Abstand folgen die Industriebetriebe mitsamt anderen Wirtschaftsbetrieben. Eine recht unterschiedliche Entwicklung im Wasserverbrauch haben die öffentlichen Einrichtungen zu verzeichnen, die beispielsweise 1963 mit 33,4% des Gesamtwasserverbrauchs den gewerblichen und industriellen weit überstiegen. Seit 1966 haben Sparmaßnahmen der Stadt zu einer Reduzierung des Wasserverbrauchs in Bändern, Sportstätten, Saunen, Schulen, Kasernen und anderen öffentlichen Einrichtungen geführt (Freundl. Auskunft der Wasserbehörde Karlstad).

Die seit 1965 geplante und inzwischen geregelte Verbesserung der Wasserversorgung durch den Erweiterungsbau des Wasserwerkes und den Ausbau des Leitungsnetzes - 1955 betrug die Gesamtlänge des Hauptröhrennetzes 101,9 km, 1969 dagegen 183,9 km, - ließ den Wasserpreis auf 80 öra/m^3 ansteigen; er betrug 1955 lediglich 30 öra/m^3.

Sämtliche Gebäude innerhalb der "Kvartere" sind dem kommunalen Wasserleitungsnetz angeschlossen; Ausnahme bilden die noch nicht abgebrochenen Häuser der Sanierungsflächen, die außerhalb liegenden sind auf Hauspumpen angewiesen. Lediglich das Munitionswerk von Zakrisdal ist an das Hauptnetz angegliedert.

Ein großes Problem der Wasserversorgung Karlstads stellt der Qualitätserhalt des Wassers dar. 1965 trat ein Planungsausschuß für "vattenvårdsberedningen inom Karlstadsregionens Kommunblock" zusammen, der sich mit einigen Fragen der Wasserqualität zu befassen hatte. Es wurden vier Wasserqualitätsgruppen unterschieden und zugleich Eignungstests an den betrefffenden Stellen der Wasserentnahme durchgeführt, wieweit das Wasser für den Hausgebrauch, Freiluftbäder, den allgemeinen Verbrauch und schließlich für Fischgründe zu verwerten sei.
Die Untersuchungen der "Industrins Vatten - och Luftvård AB" ergaben für Karlstad wenig zufriedenstellende Werte (Vgl. KARLSTADSREGIONENS KOMMUNBLOCK RAPPORT Nr. 10, 1968, S. 32).
Das Wasser des "Kattfjord", das hauptsächlich als Reservoir für die Stadt dient, ist für die Trinkwasserversorgung und den Allgemeinverbrauch von minderer Qualität, für die beiden Freiluftbadebetriebe gut bis weniger gut.
Für diese Situation wird in erster Linie das Holzindustriewerk Uddeholm AB in Skoghall (Hammarö) verantwortlich gemacht: "Kattfjorden påverkas av utsläpp från Skoghallsverkens cellulosaindustri och klor - alkalifabrik..." (KARLSTADSREGIONENS KOMMUNBLOCK Rp. Nr. 10, 1968, S. 21). Bei Messungen ergaben sich Säurebestandteile, Permanganat von 40 - 50 mg/l, Holzsulfonsäure von 2 - 3 mg/l.
Bei südwestlichen Winden tritt als Folge der Fabrikausschüttung im Wasser des Kattfjorden eine bräunlich-

grüne Färbung auf, die für den dortigen Badebetrieb als sehr störend empfunden wird.

B. Kanalisation

Ähnlich wie bei der Wasserversorgung sind sämtliche Gebäude innerhalb der "Kvartere" dem städtischen Kanalisationsnetz angeschlossen.
Die Klärung der Abwässer ist ein Problem, das in Karlstad noch nicht zu voller Zufriedenheit gelöst ist. Die Kapazität des biologischen Reinigungswerkes im Stadtteil Sjöstad reicht nicht aus, und wird für den Bedarf der Stadt und einiger Randgemeinden weiter ausgebaut.
Wie aus unveröffentlichten Unterlagen der Stadtverwaltung hervorgeht, wird immer noch der größte Teil der Straßen- und Industrieabwässer ungeklärt in den Klarälv oder die Vänerbuchten abgeleitet, so daß durch eine zusätzliche Reinigungsanlage auch die Wasserqualität des Vänersees deutlich gesteigert werden kann.

Die in Karlstad beförderte Abwassermenge steigerte sich sehr unregelmäßig (Vgl. Tabelle 14) und erreichte ihren bisher höchsten Stand 1967 mit mehr als 10 Mio m^3. Die Länge des Hauptröhrennetzes betrug 1955 81,045 km, sie wurde inzwischen auf 151,7 km ausgedehnt. Bedeutende Mengen der Abwässer entstammen Lebensmittel- und Textilindustriebetrieben und bestehen vorwiegend aus organischem Material (Vgl. KARLSTADSREGIONENS KOMMUNBLOCK Rp. Nr. 10, 1968, S. 31), das ungeklärt in den Fluß und See abgeführt wird. Auch dieses Problem soll im Zusammenhang mit dem Ausbau des Ablaufreinigungswerkes von Sjöstad gelöst werden wie das Problem der ungefilterten Abwässer aus dem Zentralkrankenhaus.

C. Gas- und Elektrizitätsversorgung

Die Erzeugung und Verteilung von Gasenergie, die in Tabelle 15 dargestellt ist, hat in Karlstad in den vergangenen 15 Jahren zugunsten der elektrischen Energie deutlich nachgelassen und wurde aus diesem Grunde 1967 eingestellt.

Ein modernes Elektrowerk an der Orrholmsgatan wurde angesichts des hohen Energiebedarfs, der von 52,5 Mio kwh 1955 auf 187,9 Mio. kwh 1969 stieg, notwendig. Die Umstellung auf ausschließlich Elektroenergie verursachte hohe Kosten, besonders im Hinblick auf die Erneuerung der Straßenbeleuchtung (Karlstad verfügt heute über 8.822 Straßenlaternen, die jährlich fast 6 Mio. kwh verbrauchen. Einen besonders hohen Aufwand erfordert die Spezialbeleuchtung der Umgehungsautobahn. E 18).
Trotz des hohen Kostenaufwands sind in Karlstad die Strompreise relativ niedrig gehalten, sie betragen heute für Wohnungsinhaber 8 öre/kwh, für Betriebe ververschiedener Art zwischen 2,8 - 8 öre /kwh, wobei zwischen Hoch- und Niedrigspannungstaxe unterschieden wird. Hinzu kommt eine Grundgebühr, die im Wohnsektor zwischen 100 skr/a und 35 skr/a, in Wirtschaftsbetrieben zwischen 4000 skr/a und 1440 skr/a wechselt.

D. Telefonverbindungen

Diese für die schwedische Bevölkerung höchst wichtige Einrichtung ist in Karlstad von regionaler Bedeutung, insofern der Stadttarif die Stadtgrenze in einem Umkreis bis rd. 25 km überschreitet. Karlstads städtisches Telefonnetz umfaßt rund 28.000 Verbindungen, denen noch rd. 9.000 Verbindungen für Karlstads "Området" zuzurechnen sind.

Diese hohe Zahl der Anschlüsse, die auch in starkem Maße bei den sog. einkommenslosen Bevölkerungsgruppen wie Schülern und Studenten anzutreffen sind - wie sich aus den Anschriftenkatalogen von Gymnasien und Hochschulen ergab - zeigt, daß das Telefon in Schweden eine alltägliche Einrichtung geworden ist. (Für das Stadtgespräch wird eine Gebühr von 7 öre erhoben.)
(Weitere Informationen über beispielsweise das Gesamtnetz,den Dichtegrad der Telefonleitungen usw. wurden vom "Televerk Karlstad" aus Geheimhaltungsgründen verweigert).

10. Wirtschaft

Im Kapital Geschichte und Bevölkerung der Stadt Karlstad klangen verschiedentlich Komponenten der wirtschaftlichen Entwicklung an. An dieser Stelle sollen die Lagebeziehung zum Stadtkörper und die Standortbedingungen der Wirtschaftseinrichtungen untersucht werden, um auf diese Weise "die analytische Problemvertiefung wie die synthetische Gliederung in funktionale Stadtgebiete als Stufen auf dem Wege zu einer tieferen Einsicht in das gegenwärtige Stadtgefüge" (P.SCHÖLLER 1953, S. 52) zu erreichen.

A. Industrie und Handwerk

In der folgenden Betrachtung gilt es, Stellung und Entwicklung der Industriebetriebe Karlstads im ökonomischen Gesamtgefüge zu untersuchen und zugleich die Frage nach der Standortwahl der wichtigsten Betriebe zu klären. Tabelle 16, die sämtliche Betriebe in acht Sektoren zusammenfaßt, vermittelt eine Übersicht über Entwicklung und gegenwärtige Situationen der Industriebetriebe (Dabei ist zu berücksichtigen, daß in der schwedischen Statistik Industrie- und Handwerksbetriebe mit Werkstattcharakter nicht ausdrücklich differenziert werden).

Metall- und Werkstattbetriebe stehen trotz einer leichten Rezession, die sich u.a. in einer Verminderung der Beschäftigten dieser Branche zeigt, heute noch weit an der Spitze. Die Gesamtzahl der Betriebe konnte sich seit 1950 von 28 auf 49 verdoppeln, was sich vor allem aus der hohen Zuwachsrate an Kraftfahrzeugwerkstätten erklären läßt.
Demgegenüber verzeichnet die Textilbranche, die 1920 mit 1.183 Beschäftigten noch führend in Karlstad war, eine rapide Abnahme des Personnalstandes. Karlstads "Textilkrise" ist nicht auf den regionalen Bereich beschränkt, sondern ist symptomatisch für diesen Wirtschaftszweig in ganz Schweden, dessen Flaute etwa seit 1965 spürbar geworden ist (Vgl. TATSACHEN ÜBER SCHWEDEN 1970 - 71, S. 62) und vor allem auf die Sättigung des ohnehin nur kleinen Inlandmarktes zurückzuführen ist.
Wenn auch auf dem holzverarbeitenden Sektor die Zahl der Beschäftigten seit 1920 um weit mehr als die Hälfte zurückgegangen ist, so liegt hier die Hauptursache in einer allmählichen Abwanderung der Betriebe in das standortbegünstigte Zentrum der holzverararbeitenden Industrie in Skoghall (Hammarö). (Hierzu nähere Erläuterungen Kapitel IV, 8 A).
Von Karlstads übrigen Industriebetrieben sind noch die Papier- und graphische Industrie, sowie die chemische Industrie mit deutlicher Zuwachsrate zu erwähnen; auch die Lebensmittelindustrie, die mit Ausnahme der Kaffeerösterei AB Löfberg vor allem den regionalen Bedarf deckt, konnte in den letzten Jahren zufriedenstellend expandieren.
Das sehr wechselhafte Bild der Industrie der Stadt veranlaßte G.LINDGREN (1950, S. 10) zu der noch heute gültigen Feststellung: Karlstads industri är mångsidig vilket är det normala för större städer med rikt utvecklat näringsliv."
Ein prägender Faktor in der Berufsstruktur von Karlstad

sind seit etwa 100 Jahren die beiden neben dem Munitionswerk "Zakrisdalen" wichtigsten Industriebetriebe Karlstads "AB Karlstads Mekaniska Werkstad (Abkürzung KMW) und "C.J. Wennberg AB" (Abkürzung:WMV). Es scheint daher angebracht, Entwicklung, innerbetriebliche Struktur und Bedeutung dieser Betriebe kurz zu umreißen.

"KMW" ist wie viele dieser Unternehmen in Schweden 1871 aus einem metallverarbeitenden Handwerksbetrieb hervorgegangen. Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft vergrößerte den Betrieb rasch: er umfaßte vier Jahre später bereits 125 Arbeiter und Angestellte.

Die Nachfrage nach Landmaschinen, Dampfkesseln und -maschinen konnte im Zuge der beschleunigten Industrialisierung Schwedens nur zögernd befriedigt werden. 1891 wurde das Angebotsprogramm beträchtlich erweitert durch die Fertigung von Maschinen für die Holz- und Chemieindustrie, so daß die Zahl der Belegschaftsmitglieder um die Jahrhundertwende auf 500 anstieg. Außerdem begann die Firma mit der Lieferung von Holzschleifmaschinen nach Finnland eine exportorientierte Produktion.
Die wachsende Bedeutung von "KMW" führte 1893 zur Koordinierung der Firma mit "Kristinehamns Mekaniska Werkstad"; 1912 kaufte "KMW" die Aktienmajorität von "Jönköpings Mekaniska Werkstad".
Trotz aufkommender Krisenzeiten verzeichnete die Firma eine Steigerung des Aktienkapitals, das 1922 ein vorläufiges Maximum von 4,5 Mill. skr erreichte. Die Zahl der Arbeiter wechselte zwischen 1908 und 1922 zwischen 825 und 765.
Der hohe Bedarf an Papier und Zellulose, sowie die Umstellung auf Elektroenergie durch Wasserkraftwerke in Schweden und im benachbarten Ausland nach dem I.Weltkrieg

sind die Ursachen jener auffälligen Expansion, die für Karlstad in einer Zeit steigender Arbeitslosigkeit eine spürbare Entlastung auf dem angespannten Arbeitsmarkt bedeutete.
Allerdings war die wirtschaftliche Blüte zunächst von kurzer Dauer, die Währungskrise von 1923 führte zu einem rapiden Preisfall der wichtigen schwedischen Exportgüter Papier und Zellulose, was gleichzeitig den Rückgang der Maschinenproduktion dieses Sektors zur Folge hatte.
Auch die Belegschaftszahl sank im selben Jahr auf 649.
Aber noch während des wirtschaftlichen Rückgangs festigte von 1920 an "KMW" die Stellung auf dem Auslandmarkt durch den Erwerb der Aktienmajorität der englischen Maschinenfabrik Boving & Co LTD. Seit 1936 gehört "KMW" zur Gruppe des Axel Johnson-Konzerns, so daß die Firma zum Bestandteil eines der führenden Metallkonzerne Schwedens wurde.
Heute sind bei "KMW" 1450 Beschäftigte, im Zweigwerk Kristinehamn 750, in Filipstad 200.
Die Fabrikation von Zellulose und Papiermaschinen beschränkt sich heute auf die Fertigungsanlagen in Karlstad, während in Kristinehamn Schiffsverstellpropeller und Wasserturbinen und schließlich in Filipstad Pumpen hergestellt werden.

"AB C.J. Wennbergs Mekaniska Verkstad" entstand im gleichen Zeitraum wie "KMW", nämlich 1875 aus einem Schmiedehandwerksbetrieb, der sich bald auf die Fertigung von Wasser- und Ablaufleitungen spezialisierte (Vgl. O.MOBERG 1950, S. 18 ff). Durch den Auftrag zur Anlage eines Wasserleitungs- und Kloakensystems in Karlstad 1889 konnte die Werkstatt sich ständig vergrößern, so daß schon 1896 die Zahl der Arbeiter und Angestellten 24 betrug und aus dem anfänglich bescheidenen Handwerksbetrieb eine relativ leistungsfähige Firma wurde, deren

Entwicklung allerdings immer im Schatten von "KMW" blieb.
Bald war "WMV" gezwungen, ihren Standort aus der Enge der Innenstadt (Drottningsgatan) in den Stadtteil Viken zu verlegen, wo sich die Firma uneingeschränkt vergrößern konnte.
Ähnlich wie "KMW" geriet die auf kleine Schiffstypen, Dampfkessel und Maschinenzubehörteile spezialisierte Firma mehrfach in die Sackgasse ökonomischer Krisen in Schweden, die die Zahl der Beschäftigten immer wieder reduzierte.
Während der Hochkonjunktur des I. Weltkriegs konnte die Firma zunächst ihre Produktion erheblich steigern. Die Zahl der Arbeiter betrug 1916 90, sie sank 1920 auf 63, 1925 sogar auf 33.
Die Umstellung auf reine Maschinenproduktion und Blechverarbeitung führte "WMV" im Zusammenhang mit einer allgemeinen Konjunkturverbesserung aus der wirtschaftlichen Misere zu einem beachtlichen Unternehmen, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Tabelle 17

Jahr	1925	1935	1945	1955	1965	1970
Angestellte u. Arbeiter	40	86	127	198	260	280

Ein wichtiger Faktor im Wirtschaftsleben Karlstads ist das zum Kattfjärden im Südwesten der Stadt verlegte staatliche Munitionswerk "Zakrisdalen". Verschiedene Gründe waren für die steile Aufwärtsentwicklung der Firma ausschlaggebend: Einmal konnte das Werk auf ein im Metallhandwerk hervorragend geschultes Personal zurückgreifen, zum anderen förderten die gesteigerten militärischen Anstrengungen Schwedens während des II. Weltkrieges die Produktion. "Zakrisdalsverken umfaßt heute eine Belegschaft von 544 Arbeitern und Ange-

stellten. Außer Munition werden Kühlkompressoren und Kühlsysteme hergestellt. (Aus Gründen militärischer Geheimhaltung konnten weitere Angaben nicht ermittelt werden.).

Eine weniger günstige Entwicklung als die Metallindustrie nahm Karlstads Textilindustrie. Die Gesamtzahl der in diesem Industriezweig Beschäftigten sank von 1940 von 1102 (= 18,3%) auf 512 (= 9,7%) im Jahre 1970.
Die Textilindustrie ging in erster Linie aus der in Skandinavien traditionellen Heimarbeit hervor, so daß die ersten Woll- und Webereifabriken um 1880 in Karlstad auf eine versierte Belegschaft zurückgreifen konnten. Noch heute spielt die Textilheimarbeit eine gewisse Rolle, allerdings läßt sich die Zahl solcher Heimbetriebe nicht ermitteln, da sie im Branchenverzeichnis nicht aufgeführt sind.

"Karlstads Spinneri - o. Väfveri AB" ist zur Zeit das größte Unternehmen seiner Art in der Stadt. Die auf die Herstellung von Webteppichen, Frottéwäsche und Gardinen spezialisierte Firma beschäftigt heute 176 Arbeiter und Angestellte und konnte sich also seit 1945 nur um 25 Personen vergrößern.
Auch in der Entwicklung der Herrenkonfektionsfabrik AB Bergson o. Söner, der AB Värmlands Trikåfabrik und AB Stawe Trikåfabrik spiegelt sich die schwierige ökonomische Situation dieses Industriezweiges wider. Die 1900 gegründete Firma "AB Bergson o. Söner"erreichte nach Modernisierungsmaßnahmen um 1936 eine Belegschaft von 350 Arbeitern und wurde damit eine der größten Textilfirmen Värmlands. Inzwischen ist diese Zahl auf 155 Arbeiter zurückgegangen. "AB Värmlands Trikåfabrik" hatte eine ähnliche Rezession zu verzeichnen. Die 1914 entstandene Firma umfaßte 1945 200 Arbeiter und Angestellte, 1968 sank die Zahl auf 88.

Die Trikotfabrik "AB Stawe" ist heute als Kleinstbetrieb von 9 (1945 noch 150) Personen bedeutungslos.
Der Rückgang in der Textilindustrie ist nicht auf Karlstad und Värmland allein beschränkt. Neben der ausländischen Konkurrenz spielt eine äußerst ungünstige Wettbewerbslage eine Rolle, nämlich bedingt durch enormen Lohnanstieg, hohe Investitionen, schwierige Zollbestimmungen des Rohwarenimports sowie das ausländische "dumping" (Vgl. G. ARPI, 1958 S.133).

Von den übrigen Industrieunternehmen in Karlstad besitzen die Lebensmittel- und graphische Industrie eine gewisse Bedeutung.
Die 1906 gegründete AB Löfberg Kaffeerösterei gilt heute als die modernste ihrer Art in Europa. Die über Göteborg importierte Rohware wird mit einem firmeneigenen Schiff nach Karlstad transportiert und dort in einem 50 m hohen "Turmhaus" sortiert und verarbeitet.
Zur Zeit sind 149 Personen in der Firma beschäftigt.
Von den übrigen Lebensmittelfirmen ist AB WE - Bageri zu erwähnen, die 1942 in Betrieb genommen wurde und von Anfang an über vollautomatische Maschinen verfügte. Heute sind 128 Personen in der Firma angestellt.
Die graphische Industrie ist hauptsächlich durch die beiden Zeitungsbetriebe "Värmlands Folkblad" und "Nya Wermlandstidningens AB" mit zusammen 369 Belegschaftsmitgliedern vertreten, von denen 121 Arbeiter die Druckmaschinen bedienen.

Die chemische Industrie ist nur mit einem kleinen Sauergaswerk mit 26 Arbeitern und einer Firma, die Ölprodukte herstellt, mit 24 Arbeitern in Karlstad ansässig.
In der Holzindustrie ist seit 1935 eine rückläufige Tendenz in der Zahl der Belegschaftsmitglieder zu verspüren. 1945 waren in dieser Branche noch 311

Personen tätig, heute sind es nur noch 204 (= 4,0%)
Die meisten holzverarbeitenden Betriebe wanderten zwischen 1935 und 1950 nach Skoghall (Hammarö) aus, wo sich in "Skoghallsverken" mit seinen 2.300 Arbeitern und Angestellten eines der Zentren der schwedischen holzverarbeitenden Industrie herausgebildet hat. Entscheidend dafür waren die günstigen Möglichkeiten einer betriebseigenen Hafenanlage sowie die niedrigen Grundstückspreise (Vgl. G. LINDGREN 1954, S. 12).
Bei den in Karlstad verbliebenen Betrieben handelt es sich vorwiegend um kleinere Möbelfabriken, die lediglich für den Eigenbedarf der Stadt-und Umlandbevölkerung zuständig sind.
Auch die übrigen Industriebetriebe haben nur regionale Bedeutung wie "Gummicentralen i Karlstad AB" mit 11 Mitarbeitern, "Karlstads Regummerings AB" mit nur 5 Arbeitern, "AB Ringtjänst" mit 19 Arbeitern, schließlich einige Beton-, Asphalt- und Ziegeleibetriebe mit insgesamt 77 Arbeitern und Angestellten.
Abschließend läßt sich sagen, daß die Metall- und Werkstattindustrie in Karlstad einen immer breiteren Raum einnimmt und sich zur Zeit in einem umfangreichen Modernisierungsprozeß befindet.
Auch die Lebensmittelindustrie sowie die graphischen Betriebe haben ihre Position als typische Stadtindustrien zum Teil erheblich verbessern können.

Wie sich Karlstads Industriebetriebe über die Stadt verteilen, zeigt Karte 11, die einmal die Lagesituation der einzelnen Betriebe sowie deren Personalstärke anzeigt.
Die Hafenanlagen mit zahlreichen Eisenbahnanschlüssen bedingten hier eine beträchtliche Konzentration von Industriebetrieben. Karlstads größte Firma "KMW" sah sich angesichts einer solchen allmählichen Verdichtung auf enger Fläche durch fremde Industriebe-

triebe gezwungen, einen Teil der Werkanlagen an der Verkstadgata zu verlegen. So entstand südlich des Stadtteils Lamberget die modernste Eisengießerei Europas (Vgl. B. CHRISTOFFERSON 1961, S. 49) auf einem ehemaligen Sumpfgelände, das - wie zu Anfang erwähnt - zuvor als Mülldeponie diente und schließlich zum Zwecke der industriellen Nutzung planiert wurde. So umschließen heute bereits Asphaltstraßen und Eisenbahnanschlüsse noch unbebautes Gelände. Außerdem wird das Hafengelände von Lamberget ständig ausgebaut. So besitzt "KMW" ein eigenes Tiefbecken mit Anlegestelle gegenüber dem Lambergskaj, so daß das Werk alle Vorzüge eines rationellen Transportweges ausnutzen kann. Ohnehin ist die exportorientierte Metallindustrie in besonderem Maße auf günstige Transportmöglichkeiten hingewiesen, wie auch an der Reihung der Betriebe längs des Eisenbahnanschlusses nördlich von Lamberget zu erkennen ist.

Die laut Gewerbeliste zur Metall- und Werkstattindustrie gehörigen 'Autoreparaturbetriebe verlegten zum größten Teil ihren Standort von der Innenstadt zum neuerschlossenen Industrie- und Gewerbereich von Växnäs, wo außerdem die beiden Zeitungsverlage "Nya Wermlands - Tidningen und Värmlands Folkblad" ihre Druckereianlagen errichtet haben.

Das von der Stadt zur Verfügung gestellte Gelände von Växnäs erwies sich als besonders vorteilhaft, da einerseits Grundbedingungen für die Standortwahl (Güterbahnhof, Direktanschluß an die Stadtautobahn E - 18) vorhanden waren, andererseits blieb das Hafengelände den auf Rohstoffe und Stückgut angewiesenen Industriebetrieben vorbehalten.
Der gesamte Industriebereich von Växnäs wurde mit breiten Verbindungsstraßen und ausgedehnten Lagerplätzen ausgestattet, um den hier ansiedelnden Betrieben notwendige Investitionsimpulse zu geben.

Die Standortverteilung wurde nach einem einheitlichen Gesamtplan gestaltet, bei dem auch architektonische Aspekte zu berücksichtigen waren, da dieses Industriegebiet eng an die dichten Wohngebiete von "Växnäs" anschließt. So sind keine Werkhallen und Kontorgebäude anzutreffen, deren Höhe zwei Stockwerke übersteigt.

Südlich von Växnäs konnten sich, ebenfalls durch die Lagegunst zur E - 18, der Lebensmittelbetrieb "Karlstadsortens Mejeriförening" zusammen mit kleineren Unternehmen der Metall-, Leder- und Gummiindustrie entwickeln. Einer weiteren Ausdehnung des Gebietes sind umliegende Wohngebiete hinderlich.
Im Stadtteil Viken konnte sich, besonders nach 1945 eine recht vielseitige Industrie aufbauen. Neben "Wennbergs Mekaniska Werkstad" siedelten sich andere Klein- und Kleinstindustriebetriebe der Metall- und Werkstatt-, der graphischen Industrie und der Leder- und Gummiindustrie und schließlich die Kaffeerösterei Löfberg und eine Fleischfabrik an der Timmergata an. Neben der Gunst der benachbarten Hafenanlagen verfügt dieses Industriegebiet über mehrere Eisenbahnanschlüsse. Nachteilig dagegen sind die Transportmöglichkeiten über Straßen, Ein Großteil der Industriefrachten per Lastkraftwagen ist gezwungen, Engpassage am Hamntorget unter dem Bahndamm zu durchfahren und bildet daher besonders in den Spitzenzeiten ein großes Hindernis für den innerstädtischen Verkehr.
Die vier größten Textilunternehmen Karlstads sind weniger standortbegünstigt an den Nahtstellen der Stadtteile Romstad, Strand und Kvarnberget anzutreffen. Erweiterungsbauten von Produktionsanlagen lassen sich durch die eng anschließenden Wohngebiete nur schwierig realisieren. "Karlstads Spinneri-Väfveri AB" hat inzwischen begonnen, im Industriegebiet von Tormestad neue Produktionsstätten zu errichten.

Für die staatliche Munitionsfabrik "Zakrisdale" waren Sicherheitsbestimmungen für die Standortfrage vorrangig, so daß die in der Belegschaftszahl zweitgrößte Firma Karlstads im äußersten Südwesten abseits von Wohngebieten und im Schutz ausgedehnter Waldungen errichtet wurde.

Abschließend sei festgestellt, daß inzwischen auch eine Reihe alteingesessener Firmen die "Citylage" oder den Standort am alten Hafen (Westarm des Klarälven) aufgeben (Verwaltungsbüros und Kontore sind nach wie vor in der Innenstadt anzutreffen) und die ausschließlich verkehrsorientierten Standortbereiche von "Växnäs" sowie die immer noch ausbaufähigen Südostbereiche der Stadt aufsuchen. So konnte ein wichtiges Planungsziel der städtischen Planungsbehörden verwirklicht werden, nämlich eine weitgehende Trennung von Wohn- und Industrieflächen. Da neben Kaianlagen und Eisenbahnanschlüssen die Schnellstraße "Örsholmsleden" fertiggestellt ist, konnten besonders im Bereich von Tormestad und Lamberget und Örsholmen optimale Standortbedingungen geschaffen werden. Für die Zukunft ist nach Auskunft von "stadsplanekontoret Karlstad" noch zusätzlich eine West-Osttangente geplant, die den Verkehr vom Hafenraum südlich vom Stadtkern vorbei den westlich gelegenen Verkehrsachsen zuführen soll.

B. Handel

Karlstad konnte sich seine dominierende Rolle als größte Einkaufsstadt Värmlands bis heute bewahren. Dies wird besonders an der hohen Zahl der Einzelhandelsgeschäfte deutlich (s. Tabelle 18). Auch sei auf die Anzahl der Geschäfte hingewiesen, die G. LINDGREN (1954, S. 23) als "citybutiker" bezeichnet unter denen er solche Geschäfte verstanden wissen

will, "som säljer dyra varor och som alltså besöks samma kund ganska sällan". Mehr als 2/3 von insgesamt 379 Einzelhandelsgeschäften gehören dieser Kategorie an.

In Karlstad überwiegt neben den Lebensmittelgeschäften noch immer der Textileinzelhandel, obwohl im Zusammenhang mit der Textilkrise nach dem Kriege mehrere Geschäfte in Konkurs gerieten. Insgesamt sind im Stadtzentrum 61 Geschäfte für Bekleidung aller Art - das Warenangebot erstreckt sich von Damen- und Herrenbekleidung über Leder- und Pelzbekleidung bis zu Textilien und Wollbekleidung, die in Heimarbeit angefertigt sind- anzutreffen, sie zeugen von einem Kundenkreis, der weit über den Stadtbereich hinausreicht.
Auch Möbel- und Inneneinrichtungsgeschäfte, Elektro-, Radio-, Haushaltswaren-, Uhren-, Optik- und Schmuckläden sind auf einen besonders weiträumigen Kundenkreis angewiesen und verteilen sich daher vorzugsweise über das Stadtzentrum.
Weiterhin befinden sich neben Photo- und Musikgeschäften Buchläden und ein umfangreiches Antiquariat in der Innenstadt, deren Lagegunst durch die Nähe von Universitätsinstituten und Schulen ergänzt wird.
Bevor die Lagebezeichnung der Einzelhandelsgeschäfte Karlstads genauer untersucht wird, bedarf es einer kurzen Erläuterung der in Karte 12 dargestellten qualitativen Geschäftskategorien in Anlehnung an G. WÖHE (1969).

1. Unter "Haupteinkaufsbereich" soll der Bereich mehr oder weniger geschlossener Ladenzeilen verstanden werden, in dem nicht nur Geschäfte des "täglichen, periodischen und aperiodischen" Bedarfs anzutreffen sind, sondern auch die Versorgung der Wohnbevölkerung ergänzenden Dienstleistungseinrichtungen wie Bank- und Postfilialen, öffentliche Waschsalons, Konditoreien usw.

2. Der "mittlere" Einkaufsbereich umfaßt die auf relativ engem Raum konzentrierten Geschäfts- und Dienstleistungseinrichtungen des täglichen und periodischen Bedarfs mit einem geringen Anteil an Geschäften des aperiodischen Bedarfs.

3. Als "unterer"Einkaufsbereich soll der Standort eines oder mehrerer Läden des täglichen Bedarfs gelten, der bisweilen von Kiosken oder Zeitschriften-Tabakläden ergänzt wird.

Es gilt nun, die Lagebeziehung der Einzelhandelsgeschäfte der Innenstadt genauer zu untersuchen (Vgl. Karte 13). Den Schwerpunkt des heutigen Einzelhandels in Karlstad bilden die drei Warenhäuser "Domus, Tempo und Epa", die südwestlich von "Stora Torget" auf relativ engem Raum beieinander liegen. Die Bedeutung der Geschäfte um den Marktplatz sank durch den Konkurrenzdruck dieser Warenhäuser, so daß einige Textil- und Elektrogeschäfte aufgaben oder ihren Standort verlagern mußten.
Drottningsgatan, Fredsgatan und vor allem der südliche Teil von Östra Torggatan sind heute Straßen mit geschlossenen Ladenfronten und bilden daher das eigentliche Einkaufszentrum von Karlstad. Trotz des vielfältigen Angebots der Warenhäuser finden sich in diesem Bereich allein 10 Textil- und Bekleidungsgeschäfte, mehrere Lebensmittel- und Feinkostgeschäfte.
Auch Järnvägsgatan muß zu den wichtigsten Ladenstraßen der Stadt gerechnet werden, da hier allein sieben Bekleidungsgeschäfte anzutreffen sind neben einer Fülle kleinerer Spezialgeschäfte.
Das größte Warenhaus Karlstads bildet die Filiale der "Konsumtionsförening - Domus", die über ein eindrucksvolles Gebäude mit drei Geschossen und einer Ladenfläche von 4521 m verfügt. Allein die

Schaufensterfronten erstrecken sich nach zwei Straßenseiten über 120 m Länge. Weitere Vorzüge des Gebäudes sind eine große Dachparkfläche sowie ein Selbstbedienungsrestaurant.
Beiderseits Västra Torggatan konzentrieren sich auf relativ engem Raum Bekleidungs- und Schuhgeschäfte mit teilweise großstädtischem Charakter bezüglich der Angebote und Preise.
Im südlichen Teil dieser Straße sind die Ladenfronten nicht mehr geschlossen, sondern bedingt durch die Nähe des Bahnhofs von Hotels, einem Kino und anderen Dienstleistungseinrichtungen durchsetzt.

Auf Östra Torggatan hat sich in jüngster Zeit ein deutlicher Strukturwandel vollzogen: Die früheren, sehr unauffälligen Kleinläden konnten durch hier erstellte Neubauten Laden- und Schaufensterflächen erheblich vergrößern, so daß diese Straße heute den östlichen Abschluß des Haupteinkaufszentrums von Karlstad bildet. Hamngatan hat bisher noch keine Bedeutung als Einkaufsstraße trotz zweier großzügig angelegter Bekleidungsgeschäfte und einem Feinkostladen erlangen können. Sie ist in erster Linie Leitachse des innerstädtischen Verkehrs, insbesondere des Bahnhofsverkehrs, so flankieren lediglich insgesamt drei Kioske das Bahnhofsgebäude.

Wenn auch die Bedeutung der Geschäftsstraßen Kungsgatan und Tingvallagatan - wie oben erwähnt - durch die starke Verdichtung von Einzelhandelsgeschäften vor allem des periodischen Bedarfs im südlichen Teil der Innenstadt nachgelassen hat, so finden sich noch immer geschlossene Ladenzeilen, in denen ein vielfältiges Warenangebot Karlstads Attraktivität als Einkaufsstadt erhöht. Auch hier trifft man nur wenige Läden des täglichen Bedarfs an, zu denen Tabak- und Zeitungsgeschäfte gehören, während die Läden

des periodischen Bedarfs überwiegen mit Leder- und anderen Bekleidungsgeschäften, die mit Sonderangeboten und großem Reklameaufwand ihre geringere Standortbedeutung auszugleichen versuchen. Zugleich konnte durch die Errichtung von Parkplatzstreifen ein akutes Verkehrsproblem zumindest provisorisch gelöst werden, da der Marktplatz zu einem Teil dem Omnibusverkehr vorbehalten ist. Besonders Kungsgatan erlebte durch eine Erweiterung der zuvor sehr beengten Parkplatzfläche und den Bau eines modernen, dreistöckigen Gebäudes anstelle des früheren Gebäudes im "oskarianischen" Stil einen spürbaren Aufschwung. Neben den angestammten Geschäften eröffneten hier einige Läden mit Feinkost-, Kurzwaren- und Schreibbedarf neu, so daß dieser Teil der Straße ein sehr differenziertes Warenangebot aufweisen kann.

Die Markthalle von Karlstad bildet einen eigenen Einkaufsbereich am östlichen Ende von Kungsgatan und Tingvallagatan. Trotz ihres ungünstigen Standortes - wegen des sehr lebhaften innerstädtischen Verkehrs sind im unmittelbaren Bereich der Halle keine Parkmöglichkeiten vorhanden - kann man einen sehr starken Umsatz beobachten. Das Angebot umfaßt Delikatessen, Fischspezialitäten, Obst, Gemüse und Südfrüchte. Außerdem besitzen mehrere Bäckereien und Fleischläden Karlstads hier einen eigenen Verkaufsstand. Auch Milch- und Käseprodukte, sowie Haushaltsartikel sind vertreten.
Die um die Jahrhundertwende erbaute "salubal" hat die Marktfunktion von "Stora Torget" übernommen, wo lediglich an klimatisch begünstigten Tagen ein kleiner Wochenmarkt mit Blumen-und Südfrüchten-Verkauf stattfindet.
Entlang Tingvallagatan reihen sich Ladentypen unterschiedlicher Größe und Bedeutung. Die meisten Betriebe befinden sich in Familienbesitz mitsamt Grund und Boden und können sich daher ohne Schwierigkeiten

mit Modernisierungsmaßnahmen, insbesondere der Vergrößerung der Ladenfläche der Marktsituation anpassen.
Als Geschäft von besonderer Anziehungskraft darf ein Kunstgewerbeladen gelten, in dem Strick- und Kurzwaren mit alten nordischen Farben und Mustern angeboten werden, die in Heimwerkstätten hergestellt werden. Insgesamt befinden sich in Karlstad vier Geschäfte dieser Art, die vor allem im Sommer touristische Bedeutung haben. Karlstad vermochte selbst als größtes Einkaufszentrum Värmlands dem eigentlichen Verkaufs- und Produktions-Standort typische Handwerkskunsterzeugnisse für Leder-, Keramik- und Tuchwaren Arvika nordöstlich von Karlstad gelegen, nicht den Rang abzulaufen.
Dem Kunstgewerbeladen schließen sich ein Photogeschäft, mehrere Oberbekleidungsgeschäfte und schließlich eine Buchhandlung an, die bereits seit 1878 besteht. Ähnlich wie das Buch- und Papiergeschäft "Persson & Lindholm", das aus einer Buchbinderei und Kartonfabrik hervorging, hat der Laden durch den Ausbau der Universitätsfiliale einen beachtlichen Aufschwung erfahren und die Fachressorts und Bestände beträchtlich erweitern können.
Das östliche Ende von Tingvallagatan ragt bereits in Wohngebiete hinein, so daß nur vereinzelt die Erdgeschosse für Läden genutzt werden. Es fehlen vollständig Geschäfte des periodischen und aperiodischen Bedarfs bis auf ein größeres Möbelgeschäft.
Inzwischen ist eine für die Kernräume einer Stadt typische Entwicklung zu beobachten:
Die noch ansässige Wohnbevölkerung wird durch den hohen Raumbedarf des öffentlichen und privaten Dienstleistungsgewerbes immer mehr verdrängt. Selbst Kellergeschosse werden als Büro oder Kontor genutzt.

Der nördliche Teil von Östra Torggatan ist noch dem Einkaufskernbereich zuzuordnen, da das Angebot von Textilgeschäften über Sportartikel bis zum Möbelverkauf reicht. Auch hier konnte durch Neubauten die Ladenfläche der meisten Geschäfte beträchtlich erweitert werden.
Die benachbarte Geschäftsstraße "Herrgårdsgatan" entwickelte sich ganz im Schatten der den Marktplatz säumenden Ladenzeilen und erreichte daher nicht deren Verkaufsniveau. So besteht ein nur geringes Investitionsinteresse, Ladenräume und Schaufensterflächen zu modernisieren. Bei den meisten Geschäften in diesem Bereich handelt es sich um kleinere Handwerksbetriebe mit Ladenverkauf. Der wachsende Konkurrenzdruck benachbarter Großgeschäfte zwang vor allem in den letzten Jahren mehrere dieser Läden (Kurzwaren, optische Waren, Schreibartikel und Buchbindereien) zur Geschäftsaufgabe.
Der durch den Prämkanal von Tingvallastaden getrennte Stadtteil Haga besitzt einen eigenen Einkaufsbereich an der Nygata, der hauptsächlich von Lebensmittelläden durchsetzt ist und somit den Tagesbedarf der hier sehr dichten Wohnbevölkerung deckt. Sämtliche Geschäfte befinden sich im Erdgeschoß mehrstöckiger Wohnblocks.
Einer ausrücklichen Erwähnung verdient das sog. Systemgeschäft Ecke Åttkantsgatan - Nygatan. Hier herrscht besonders an Wochenenden ein so ungewöhnlicher Andrang, daß mehrere Käuferreihen außerhalb der Geschäftsräume Aufstellung nehmen müssen. Insgesamt wurden in Karlstad in Relation zur Einwohnerzahl der Stadt und des "Kommunblocks" zwei jener überörtlichen, staatlich konzessionierten Wein- und Spirituosenläden eingerichtet.
Während in Haga noch Geschäfte des selten auftretenden Bedarfs fehlen, ergänzen ein Blumenladen, ein Photo-

und Elektro- und Kurzwarengeschäft das Angebot für den periodischen Bedarf.

Außerhalb der Innenstadt hat sich lediglich auf der Ostseite von Rudsvägen ein größerer Einkaufsbereich herausbilden können, während mit der Erstellung der neuen geschlossen geplanten Stadtteile Växnäs, Orrholmen, Rud, Kroppkärr, Kvarnberget und Gräsdalen zentral gelegene kleine Ladenzeilen erbaut wurden, die in der Regel in einem Flachbau untergebracht sind(Der übliche schwedische Terminus "affärscentrum" sollte mit dem nuancierteren Begriff "Nahbeinkaufsbereich" übersetzt werden, um solche Einrichtungen von Einrichtungen überörtlicher Bedeutung abzuheben). In den übrigen durchweg älteren Stadtteilen ist immer noch der Typ des Kleinladens vorherrschend. Der steigende Konkurrenzdruck der Supermärkte und Kaufhäuser zwang sämtliche Läden dieser Kategorie, sich Verkaufsgenossenschaften anzuschließen. Die Wettbewerbsfähigkeit der peripher gelegenen Kleinläden wird zudem durch das Kaufverhalten der städtischen Bevölkerung eingeschränkt (Eigene Umfragen ergaben, daß vorzugsweise dort eingekauft wird, wo auf engem Raum ein vielfältiges Warensortiment vorliegt, Preisvorteile spielen eine nur sekundäre Rolle). Mittelpunkt des Lebensmitteleinzelhandels bildet das quaderförmige, nach einem in ganz Schweden einheitlichen Bauschema gestaltete Gebäude von Konsum-Domus, das ein besonders typisches Beispiel für die große Anziehungskraft eines im amerikanischen Stil geführten Supermarktes mit grellem Firmenschild, großzügigem Parkplatz in Anpassung an eine höchst mobile Käuferschaft und ausgedehnter Ladenfläche (800 m^2) bildet.

Wie zuvor angedeutet, hat sich Rudsvägen zur wichtigsten Ladenstraße außerhalb der Innenstadt entwickeln können. So gruppieren sich in Nachbarschaft

zum Supermarkt "Konsum" zwei weitere Lebensmittelgeschäfte, drei Textilläden, ein Geschäft mit Blumen und Konfektwaren und schließlich ein Zeitschriften- und Rauchwarenladen. Die Filiale eines großen Möbelgeschäftes, die allerdings nicht den Vorzug der exponierten Straßenlage aufweisen konnte, mußte ihren Standort ins Stadtzentrum zurückverlegen.

Die Attraktivität der Ladenstraße "Rudsvägen" wird um einige Dienstleistungseinrichtungen wie Postfiliale, Friseurladen, Schneiderei und Konditorei mit Café erhöht.

Die Herausbildung eines solchen sekundären Geschäftszentrums ist zunächst auf die hohe Wohndichte der umschließenden Stadtteile Norrstrand und Sundsta, außerdem auf die unmittelbare Nähe der Stadtautobahn E 18 zurückzuführen, die einen beträchtlichen Käuferkreis aus den nördlichen, peripheren Wohngebieten heranführt, wie eigens durchgeführte Befragungen und Beobachtungen bestätigten.

Die 59 Betriebe des Großhandels (Tabelle 19) sind in weit stärkerem Maße auf verkehrsorientierte Standorte als der Einzelhandel angewiesen, wobei Grossisten mit Verkauf von Energieversorgungsgütern auf engem Raum im Hafengelände zwischen Prämkanal und "Inre Hamn" gruppiert sind, wo sich seit Bestehen der Hafenanlagen der traditionelle Umschlagplatz "Tyggårdsviken" für Stückgut befindet (Tyg = Rohwaren - vgl. G.LINDGREN 1954, S. 23).

Tabelle 19
Karlstads Großhandelsgeschäfte
(Stand 1970)

Branchen	Anzahl
Holz	9
Eisen, Metall, Elektro	14
Energieversorgung	15
Baumaterial	14
Kolonialwaren	5
Getreide	2
Summe:	59

C. Dienstleistungsgewerbe

Zunächst sollen die wichtigsten privatwirtschaftlichen Dienstleistungsbetriebe im Anschluß an den Einzel- und Großhandel Karlstads betrachtet werden, in dem insgesamt ca. 2.300 Personen beschäftigt sind. "Der öffentliche Dienst und Dienstleistungen im öffentlichen Interesse" (Vgl. GABLERS WIRTSCHAFTSLEXIKON 1960, S. 883), zu denen außer der staatlichen und sonstigen öffentlichen Verwaltung und der Sozialversicherung auch Wirtschafts- und Sozialorganisationen gezählt werden sowie das Bildungswesen und die Beschäftigten im Dienste der Kirche, der Rechts- und Wirtschaftsberatung und sonstigen Interessenvertretungen, der Krankenpflege, Fürsorge etc. bilden derart wichtige Teilbereiche im inneren Gefüge der Stadt, daß sie gesondert betrachtet werden sollen.
Tabelle 20 vermittelt einen Überblick über die privatwirtschaftlichen Dienstleistungsbetriebe in Karlstad.

Ähnlich wie bei den Handelsbetrieben ist auch im Dienstleistungsgewerbe zu unterscheiden zwischen Einrichtungen, die stark innenstadtorientiert sind und solchen, die eine periphere Lage bevorzugen und darüberhinaus umlandorientiert sind und schließlich Einrichtungen, die gleichmäßig über die Wohngebiete der Stadt verteilt sind, wie es beispielsweise im Friseurgewerbe klar erkenntlich ist: Von Karlstads 72 Friseurläden befinden sich lediglich 27 in der Innenstadt.

Die drei Lasttransportunternehmen haben ihren Standort im Industrieraum von Växnäs und Orrholmen, während das einzige Taxiunternehmen verständlicherweise verschiedene Standorte in Bahnhofsnähe bevorzugt.

Das Gaststätten- und Hotelgewerbe ist ähnlich wie der Einzelhandel auf die Standortbedingungen des Stadtzentrums angewiesen. Lediglich Pensionen und Motels sind in der Regel außerhalb anzutreffen.

Obschon Karlstad nicht eigentlich als Touristenstadt bezeichnet werden kann - die Zentren des Tourismus in Värmland sind die Erinnerungsstätten der Dichterin Selma Lagerlöf in Sunne, Mårbacka sowie die Kunsthandwerkerstadt Arvika - verfügt die Stadt über 16 Hotels und 3 Pensionen mit einer Gesamtbettenzahl von 1.264. Das älteste und noch heute größte Hotel der Stadt wurde 1869 als Repräsentationsgebäude in gleicher Stilkonzeption wie das benachbarte Residenz errichtet (So finden hier Kongresse und Konferenzen statt).
11 weitere Hotels sind Bestandteil des Bahnhofsbereichs und gruppieren sich auf einger Fläche zwischen Hamngatan und Drottninggatan. Der steigende Bedarf der Stadt an Unterkünfte führte nach 1960 zur Eröffnung weiterer Hotels, die sich an den Verkehrstangenten "E 18"und "A 45" reihen. Hier befindet sich auch das einzige Motel der Stadt.
Während Karlstad mit Übernachtungsmöglichkeiten hinreichend versorgt ist, ist der Anteil an Gaststätten, Imbißstuben u.ä. auffallend gering in Relation zur Einwohnerzahl (Diese keineswegs für Karlstad symptomatische Erscheinung steht in Zusammenhang mit der in Schweden staatlich reglementierten Alkoholausgabe. Das Gaststättengewerbe besitzt infolgedessen keineswegs den Kommunikationscharakter, wie er beispielsweise im "Kneipenwesen" deutscher Hochschul- oder Industrieorte besonders ausgeprägt ist). So finden sich weder in den Wohnbereichen noch in den Stadtrandbereichen Lokale, sondern die vorrangig als Speiserestaurants eingerichteten Gaststätten sind in Streulage innerhalb von Tingvallastaden verteilt.

Lichtspielhäuser trifft man ebenso ausschließlich im Stadtzentrum. Ausnahme bildet "Sagabiografen" am Ufer des Klarälv im kernnahen Stadtteil Klara. Das 1883 fertiggestellte Gebäude diente ursprünglich ausschließlich als Theater- und Konzerthaus, Trotz der Bedeutung Karlstads als Kulturzentrum verfügt die Stadt über kein eigenes Theaterensemble, so daß gelegentlich Gastspiele auswärtiger Bühnen das Filmprogramm unterbrechen.

Das in privater Trägerschaft geführte,aber durch Staatsmittel subventionierte "Folkets Hus" (dt. etwa Gemeindehaus) als eine durch Funktionsvielfalt gekennzeichnete Institution - insbesondere in sozialer und kultureller Hinsicht - wurde aus Platzmangel aus dem Stadtkern in einen Gebäudekomplex im Westteil von Haga verlegt, wo gleichzeitig die Sendestation des Regionalsenders von "Sveriges Radio" untergebracht ist. Ein Restaurant, Tanzsaal und eine größere Anzahl von Gemeinschaftsräumen ergänzt das in der Stadt unzureichende Angebot an Unterhaltungsmöglichkeiten.

D. Landwirtschaft

Landwirtschafts- und Gartenbaubetriebe stellen in Karlstad erwartungsgemäß den geringsten Anteil an Beschäftigten. Gleichwohl hat die absolute Zahl durch Eingemeindung der Landgemeinde Östra Fågelvik geringfügig zugenommen, so daß die Statistik eine Zahl von 397 = 1,7% aller Beschäftigten in Karlstad nennt.
Von den 1.805 ha landwirtschaftliche Nutzfläche werden lediglich 258 ha als Acker-, 168 ha als Wiesen- und Obstgartenland genutzt. 1.378 ha sind Waldfläche, so daß hier der Bevölkerung Karlstads ein beträchtlicher Erholungsraum unmittelbar zur Verfügung steht.
Die Erschließung und Ausdehnung der städtischen Baugebiete in den landwirtschaftlichen Nutzraum ließ auch die Anzahl der bäuerlichen Vollbetriebe sinken, so daß

einschließlich der Nebenerwerbsbetriebe nur noch 16 innerhalb Karlstads Gemarkung bestehen (Karte 14). Ihre geringe Bedeutung läßt sich daran ermessen, daß allein auf dem Reichshof "Kroppkärrs kronopark" 780 ha entfallen, davon sind lediglich 4 ha Nutzfläche unter Pflug, 1 ha wird als Grünland genutzt, während der übrige Teil Waldgebiet ist.

Bei den restlichen Höfen handelt es sich zwar um hochspezialisierte und vollmechanisierte, von der Größe her aber nur um Klein- und Mittelbetriebe, die vorwiegend Milch- und Viehwirtschaft betreiben und somit auf den Absatzmarkt der Dichteräume Karlstad und Skoghall orientiert sind.

Die Erträge aus dem Waldbesitz werden durch die hohen Holzeinschlagskosten immer geringer, so daß einige Hofeigentümer dazu übergegangen sind, Waldbesitz an Holzindustriebetriebe zu verkaufen.

Eine weitere Erwerbsmöglichkeit für Landwirte besteht in der Möglichkeit, ohne aufwendige Formalität Wald- oder Ödland für den Bau von Ferienhäusern (sommarstuga) zu verkaufen oder auf Erbpacht zu vergeben. Das wird in erster Linie von Landwirten genutzt, die derartiges Areal in See- oder Flußnähe besitzen.

Karlstads sechs Gartenbaubetriebe haben sich auf den Anbau von Frischgemüse und Blumen in Gewächshäusern - spezialisiert. Ausnahme bildet der am Westrand der Stadt angelegte Betrieb, der als Baumschule eingerichtet ist (Die Gärtnerei am Rande von Norra Kyrkogården ist vor allem mit der Anlage und Pflege der Friedhofsanlagen betraut).

Im Stadtteil "Södra Kroppkärr" sind heute Kleingartenkolonien (koloniträdgårdar) anzutreffen, die hierher verlegt werden mußten, da die ursprüngliche Stelle in "Norra Kroppkärr" durch die dortigen Baupläne aufgegeben werden mußte. Die in ihrer Aufmachung den deutschen Schre-bergärten ähnlichen Parzellen sind vorrangig Anlagen für die Freizeitbeschäftigung.

Echte Nutzgartenanlagen ließen sich weder in Karlstad noch in den Nachbarstädten Skoghall, Arvika und Forshaga feststellen (Hier spielt sicherlich weniger die Tatsache der Unrentabilität eigener Gemüse- und Kartoffelgartenparzellen eine Rolle als vielmehr ein gewisses Prestigedenken der städtischen Bevölkerung, das sich in den sorgfältig gepflegten zum Teil mit exotischen Pflanzen ausgestatteten Ziergärten in den "Villenvierteln" äußert.

11. Verwaltung

Karlstads Funktion als Verwaltungssitz der schwedischen Provinz Värmlands Län bedingt eine breite Palette von Behörden, die die überregionale Bedeutung der Stadt ausnützen.
Die Aufgabe des Geographen besteht vornehmlich darin, die physiognomische Wirkung der Funktionsträger auf den Stadtkörper sowie deren räumliches Gefüge zu erfassen und zu interpretieren.

Obschon noch heute ein gewisser Konzentrationsgrad der staatlichen, kommunalen und auch privaten Verwaltungsorganen im Stadtzentrum von Karlstad zu beobachten ist, zeigt eine subtile Gliederung doch gewisse Ent-flechtungstendenzen. Noch bis etwa 1961 war der enge Raum um Stora Torget (Hauptmarkt) Standort aller wichtigen Verwaltungsinstitutionen. Erst die sich unmittelbar anschließende kommunale Neugliederung,die in ganz Schweden durchgeführt wird, sowie die aufwendige Modernisierung des Verwaltungsapparates ließen die Aufgabe der "klassischen" Stadtkernlage für einige Behörden erforderlich werden. Die physiognomisch so prägnanten Gebäude "Rådhuset" als ehemaliger Standort der Kommunalverwaltung und "Residenzet" als früherer Sitz der Länsregierung wurden mit "Unterfunktionen" bedacht: Im Rathaus sind heute das städtische Finanz- und Sozialamt, in der Residenz die Landwirtschaftskammer untergebracht.

Für die Wahl des neuen Standortes der größten Behörde Karlstads, der Länsregierung im Stadtteil Klara waren mehrere Faktoren maßgebend: Zunächst bedurfte es eines ausgedehnten, zugleich zentral gelegenen Grundstücks für das Hauptgebäude dazu Möglichkeiten für Erweiterungsbauten. Sie fanden sich im südlichen Bereich des Stadtteils, wo ohnehin eine größere Fläche für Sanierungszwecke eingeebnet wurde. Da dieser Bereich zudem durch Direktanschluß zur "E 18" verkehrsgünstig liegt, wurden hier weitere Behörden wie das Landesvermessungsamt (Lantmätkontor), die Straßenverwaltungsbehörden, die Baugesellschaft "Karlstads Bostads AB" und schließlich der Verein für Haushaltsangelegenheiten (Hushallningssällskapet) angesiedelt.

Das seit Jahrhundertwende bestehende Gerichtsgebäude (Tinghus) an der Bryggaregatan zeugt von den Planmaßnahmen der Stadt nach Verlegung der Hafenanlagen den Stadtteil Klara weiterhin als administrativen Funktionsbereich gelten zu lassen, um auf diese Weise eine Entlastung des physiognomisch eingeengten Stadtzentrums Tingvallastaden zu erreichen.

Zwei Jahre nach der Verlegung von "länsstyrelese" (Länsverwaltung) zog der größte Teil der Stadtverwaltung in das neu errichtete Gebäude auf "Almenkvarter" an der Hauptgeschäftsstraße Drottninggata, so daß die für die Stadtbevölkerung zuständige Behörde ihre wichtige Zentrallage weiterhin bewahren konnte.
In Reichweite der Stadtverwaltung wurden zudem einige Unterabteilungen der Länsregierung und schließlich das Telegraphenamt (Televerk) untergebracht.

Bei der Verteilung der Postämter ist eine klare Konzeption erkennbar, während das Hauptpostamt trotz räumlicher Schwierigkeiten seine "Citylage" behalten hat,

sind die Nebenstellen dem Bedarf der Wohnbevölkerung entsprechend an exponierter Stelle den Einkaufsbereichen angeschlossen (Vgl. Karte 15 , sie zeigt außerdem ein Bild der Zustellbezirke, deren Größe in Relation zur Einwohnderdichte stehen). Um auch die weitverstreute Bevölkerung in den äußersten Stadtrandbezirken postalisch versorgen zu können, werden eigens sogenannte Landbriefträger eingesetzt.

Schließlich ist noch die Standortsituation der Berufsfeuerwehr von Karlstad zu beachten, für die eine Verlegung aus der Innenstadtenge in die Peripherlage am Sundstaväg mit Anschluß an die "E 18" dringend notwendig wurde, da nur auf diese Weise die intraurbane wie regionale Aufgabe der Feuerwehr zu erfüllen ist. Die Polizeibehörde von Karlstad - die Stadt ist Hauptsitz des Polizeidistriktes "Karlstad" mit Nebenstationen in den umliegenden Kommunen Deje, Forshaga, GRums, Kil, Molkom, Skoghall und Välberg - wurde in dem zentral gelegenen Gebäudekomplex Drottninggatan untergebracht, innerhalb der Stadtgrenzen befinden sich keine weiteren Stationen.

Banken, Kreditinstitute und Versicherungen, also Behörden mit primär ökonomischem Charakter bevorzugen üblicherweise die Stadtmitte (Ausnahmen sind die Filialen in den Wohngebieten), obwohl hier keine ausgesprochene Konzentration, die in Großstädten in der Regel zur Herausbildung von Bank- und Versicherungsvierteln führen, feststellbar ist. Das 1908 am Hauptmarkt errichtete Bankgebäude der bedeutendsten Institution der Provinz "Wermlands Enskilda Bank" betont mit seiner aufwendigen Fassade den Charakter Karlstads als wichtigste Handelsmetropole im südwestschwedischen Raum. Das Gebäude kann allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich - wie später noch genauer zu erläutern ist - der ökonomisch-verwaltungsmäßige Mittelpunkt der Stadt in den effektiveren Südteil von Tingvallastaden verlagert hat.

12. Gesundheits- und Sozialwesen

A. Krankenhaus - ärztliche Versorgung

Die größte und wichtigste Einrichtung in der Krankenversorgung ist "Värmlands läns Centrallasarett" zwischen den Stadtteilen Sommarrö und Kvarnberget.
Bereits seit 1775 verfügt die Stadt über ein Krankenhaus, das in einem Gebäudetrakt des Tingvallagymnasiums untergebracht war. Um die Jahrhundertwende reichte die Bettenkapazität bei weitem nicht mehr aus, so daß eine Verlegung des Standortes an die heutige Stelle notwendig wurde. Seitdem wurde das Krankenhaus ständig erweitert und verfügt heute nach der letzten Ausbauphase von 1971 über 1500 Krankenbetten.
Insgesamt stehen 16 Spezialkliniken und -abteilungen der Bevölkerung zur Verfügung, so daß das Krankenhaus eine der wichtigsten Zentraleinrichtungen Karlstads ist. Zugleich stellt es mit 1750 Angestellten den größten "Dienstleistungsbetrieb" Karlstads dar.
Trotzdem leidet das Krankenhaus erheblich unter Personalmangel, den die Verwaltung mit Hilfe von kurzfristig ausgebildeten Kräften zu mildern sucht (Zu diesem Problem nimmt R. TITTEL 1972, S. 50/51 Stellung: Die Zahl der Mitarbeiter in den schwedischen Krankenhäusern wächst ständig überproportional. Die meisten größeren Häuser haben einen Personalbestand, der etwa doppelt so groß ist wie die Zahl der Krankenbetten. Auch die Kosten je Krankenhausbett liegen in Schweden erheblich höher als in der Bundesrepublik).
Als weiterer Anreiz für die Angestellten des Krankenhauses wurden die drei Punkthäuser an der Südwestseite des Geländes angemietet, in denen unabhängig von Beruf und Einkommen die Mitarbeiter des Hauses preiswert wohnen können. Im übrigen stehen insgesamt 11 zweistöckige Gebäude innerhalb des Krankenhausgeländes dem Pflegepersonal kostenlos zur Verfügung.

Der sog. geschlossenen Krankenpflege steht die offene gegenüber. Karlstads "läkärhus" befindet sich seit einigen Jahren im Gebäude des Tempo-Kaufhauses. Hier praktizieren fest angestellte und vom Staat bezahlte Ärzte (sieben Fachärzte, fünf Zahnärzte). Weiterhin sind noch vier Amtsärzte und insgesamt 50 Ärzte (einschließlich Zahnärzte), die nebenberuflich frei praktizieren, für die Bevölkerung Karlstads und seiner Nachbarorte zuständig.
Schließlich wird die Krankenversorgung von der Zahnklinik und drei Apotheken ergänzt. Die geringe Zahl der Apotheken erklärt sich hauptsächlich aus der Tatsache, daß sie seit 1970 verstaatlicht sind. Da aber selbst bei akuten Krankheitsfällen der Patient zum Arzt und Krankenhaus sich begibt, Hausbesuche also nicht üblich sind (Vgl. R. TITTEL 1972, S. 51) ist auf diese Weise eine direkte Medikamentenversorgung gewährleistet.
Die Lagesituation der Krankenversorgungseinrichtungen ist also durch zwei Schwerpunkte gekennzeichnet: Der durch eine Lärmschutzmauer abgeschirmte Komplex des Krankenhauses bildet eine geschlossene Einheit zwischen den Wohnbereichen Kvarnberget und Somarro im Südwesten der Stadt, während der Innenstadtbereich (= Tingvallastaden) die amtlichen und privaten Praxen und Versorgungsstellen beherbergt.

B. Sozialinstitutionen

Ähnlich wie die Gesundheitspflege unterliegt die soziale Betreuung der schwedischen Bevölkerung fast ausschließlich der dirigistischen Hand des "Wohlfahrtstaates".
Die Einrichtung und Standortwahl der Gebäude mit Sozialfunktionen richtet sich also nach den Ergebnissen demoskopischer Untersuchungen. Dies bedeutet, daß bei der Erschließung neuer Wohngebiete die gesamte Infrastruktur miteingeplant werden muß.

Anzahl und Kapazität von Vorschulen, Spielplätzen, Freizeitgärten, Tagesheimen und Unterkunftsmöglichkeiten für ältere Menschen richten sich nach der Einwohnerdichte des Wohnbereichs (In älteren Wohngebieten Karlstads sind mangels Neubaumöglichkeiten zum Teil Kindergärten und Freizeithäuser in notdürftig hergerichteten Gebäuden untergebracht. Sie werden im Zuge der Sanierungsmaßnahmen dem Standard der übrigen Sozialeinrichtungen angepaßt).

Insgesamt ist die Bevölkerung der Stadt trotz ihres unvorhergesehenen Wachstums hinreichend mit Sozialstätten versorgt, wie aus Tabelle 21 und Karte 16 hervorgeht. Lediglich in der Versorgung der älteren Bürger tritt bisweilen ein Engpaß ein. Die Überbelegung der Kranken- und Altersheime versucht das städtische Sozialamt durch Anmietung von Kleinstwohnungen auszugleichen.
Zur Erhaltung des hohen Lebenstandards ist auch die berufliche Tätigkeit von verheirateten Frauen mit Kindern notwendig (37,8% aller Beschäftigten in Karlstad sind Frauen). Es stehen daher vier Tagesheime für Kinder im Alter von 1/2 bis 6 Jahren zur Verfügung.

Für die Einrichtung von Kinderspielplätzen wird besondere Sorgfalt verwendet, da diese gleichzeitig als Naherholungsplätze dienen. In Karlstad lassen sich vorrangig in den peripheren Wohngebieten derartige Ziele realisieren, da geschlossene Waldparzellen bereits bei der Erschließung von Wohngebieten nach Möglichkeit ungerodet bleiben.

Ein besonders eindringliches Beispiel stadtplanerischer Überlegungen entstand mit der Einrichtung des sog. Aktivspielplatzes "Orrleken" (Lek = Spiel), der nicht allein der Bevölkerung des Stadtteils Orrholmen zugutekommt, sondern als Schwerpunkt der sozialen und freizeitlichen Betreuung der gesamten Stadt gedacht ist (Die Anlage

gilt inzwischen, da sie nach neuesten psychologischen Erkenntnissen geplant wurde, in ganz Skandinavien als architektonisches Vorbild bei der Planung moderner Wohnviertel).

Tabelle 21

Karlstads Sozialeinrichtungen (1969)

	Anzahl	Kapazität in Plätzen	Reale Belegungen
Kranken- und Altersheime	43	250	359
Tagesheime	4		535
Vorschulen	17	840	848
Spielplätze	12		50.334
Freizeitgärten	12		100.951

13. Kultur- und Bildungsstätten

Es seien zunächst Karlstads zwei Bibliotheken erwähnt, deren Bedeutung über die Stadtgrenzen hinausreichen. Während die Stadtbücherei, die in einem veralteten Gebäude an der Eneströmgata untergebracht ist, ein für alle Bevölkerungskreise breites Angebot an Unterhaltungs- und Fachliteratur sowie einen Lese- und Schallplattenraum bereithält, ist die Stiftsbücherei in "Gamla Gymnasiehuset" vorwiegend wissenschaftlich orientiert. Letztere hat mit einem Bestand von mehr als 80.000 zum Teil sehr wertvollen Bänden aus Stiftungen seit ihrem Bestehen vor allem für die regionale Forschung eine große Bedeutung. Im gleichen Gebäude ist außerdem eine größere naturgeschichtliche Sammlung untergebracht.

Seit 1928 besitzt Karlstad ein Provinzmuseum mit einer eigenen Forschungsabteilung. Hier wird außer landesgeschichtlichen Denkmälern eine Dauerausstellung gegenwärtiger Kunst geboten. Zugleich wird die Ausstellungshalle für kulturelle Veranstaltungen aller Art genutzt, zumal in Karlstad eine zentral gelegene Universalhalle fehlt.
Das Museum hat sich inzwischen eine bedeutende Position im Kulturleben der Stadt und des Umlandes schaffen können, wie die steigenden Besucherzahlen beweisen (Durchschnittlich werden 21.000 Karten/Jahr ausgegeben).

Porträtsammlungen in der Freimaurerloge und in der bischöflichen Residenz ergänzen die Museumsbestände.

Einen hohen kommunikativen Funktionswert besitzt das Freilichtmuseum "Marieberg" im Südwestrandgebiet der Stadt, zumal es inmitten eines ausgedehnten Vergnügungs- und Freizeitzentrums (Tivoli) nach dem bekannten Stockholmer Vorbild angelegt ist.

Das Bildungswesen der Stadt hat besonders nach Ende des Zweiten Weltkrieges als Folge einer Anzahl von Bildungsreformen einen bemerkenswerten Auftrieb erfahren. Wie aus Tabelle 22 hervorgeht, fehlt in Karlstad keine der in Schweden üblichen öffentlichen Schulen und Bildungsstätten.
Das Gros der Schüler in Karlstad verteilt sich über 15 Grundschulen der Stadt.
Der Schulbau in Karlstad wurde nach dem Kriege in ähnlicher Weise wie die Organisation der Schule auf einen hochmodernen Stand gebracht; allein 12 Grundschulen erhielten ein neues Gebäude. Die meisten Neubauten sind in kostensparender Fertigbauweise mit unkomplizierten Erweiterungsmöglichkeiten ausgestattet.
Wie Karte 16 zeigt, ist in Karlstad auch im weiterbildenden Schulwesen keine besonders markante Konzentrierung von Bildungseinrichtungen spürbar, obwohl

gerade die so extrem zergliederte Stadtfläche ein Schulzentrum erfordert hätte. Allerdings fehlt ein zentral und damit verkehrsgünstig gelegenes Gelände (Die weiterführenden Schulen besitzen, wie später noch zu erläutern ist, einen weiten Einzugsbereich). Grund- und Hauptschulen dagegen erfordern eine den Wohnbereichen angemessene Streuung, wobei schnellste Erreichbarkeit, ruhige, verkehrsabseitige Lage primäre Standortgrundlagen bilden.
Für die Grundschüler der zentralen Stadtteile Karlstads ist die Schulsituation etwas problematisch geworden. Die in einem Flügel des Tingvalla-Gymnasiums untergebrachte Grundschule mußte dem wachsenden Raumbedarf der höheren Schule weichen. Die Schüler wurden auf die umliegenden Schulen verteilt. Lediglich einige Anfangsklassen werden weiterhin in dem älteren Gebäude der "Södraskola" unterrichtet.

Im weiterbildenden Schulwesen wurde mit dem Bau von zwei neuen Gymnasien eine Lücke geschlossen. Das Tingvalla-Gymnasium bildet zusammen mit dem früheren Mädchengymnasium "Karlbergsskolan" das ältere der beiden Schulkomplexe. Hier sind nach der Neugliederung des gymnasialen Schulsystems von 1966/67 die fünf Fachbereiche der Gymnasialstufe sowie drei Bereiche der Fachschule, einer zweijährigen gymnasialen Schulform vertreten. Insgesamt sind zur Zeit 1869 Schüler aufgenommen.
Den ebenfalls aus zwei getrennten Gebäudekomplexen bestehenden Schulbereich im Stadtteil Sundsta besuchten im Schuljahr 1969/70 537 Schüler.
Durch die Einrichtung eines technischen Gymnasiums mit einer Kapazität von etwa 800 Schülern wurde die dominierende Rolle Karlstads als Schulort noch gesteigert

(Ähnliche Einrichtungen fehlen den benachbarten Gymnasialorten Arvika, Kristinehamn und Åmål).

Neben diesem Angebot an weiterführenden Schulen sind in Karlstad auch Möglichkeiten der in Schweden traditionellen Erwachsenenbildung eingerichtet worden. In dem zentral gelegenen Tingvalla-Gymnasium erhalten Berufstätige Gelegenheit, in der sog. Abendform die Hochschulreife zu erwerben. Wie Tabelle 22 zeigt, erfreut sich diese seit 1966 bestehende Schulform steigender Beliebtheit. (Darüberhinaus wird von privaten Institutionen, Parteien, Gewerkschaften und Firmen eine breite Palette an Fortbildungskursen angeboten. Der Innenstadtkern beherbergt die Unterrichtslokale).

Das umfangreiche Schulangebot Karlstads wird einmal durch die neu erbaute Berufsschule, deren Standort aus Platzmangel von der Innenstadt in den Stadtteil Rud verlegt wurde, dann durch die "vårdyrkeskola" der Läns-Regierung und einer Musikschule mit einer Aufnahmekapazität von 1.200 Schülern ergänzt.

Zwar stellt die Stadt mit mehr als 12.000 Schülern und Studenten eines der größten Bildungszentren Schwedens dar, aber die umfangreichen Baumaßnahmen zeigen, daß der Stadt zugleich große Raum- und Verkehrsprobleme erwachsen, da ein großer Teil der Schüler täglich zum Schulort pendelt oder als Wochenendheimfahrer die angespannte Situation auf dem Zimmer- und Kleinstwohnungsmarkt noch stärker belastet (Vgl. Kapitel V, 3).

Die Geschichte Karlstads als Hochschulort beginnt zu Anfang des 19. Jh., als die Ausbildung von Volksschullehrern noch ausschließlich in der Hand der Staatskirche lag. Aus diesem Grunde wurden in den schwedischen Stiftsorten staatliche Seminare und Lehrerbildungsanstalten

eingerichtet. Karlstad erhielt 1843 seine erste Bildungsstätte dieser Art, die nach mehreren Umzügen aus dem Innenstadtbereich 1923 zwischen dem Zentralkrankenhaus und dem Stadtteil "Marieberg" einen vorläufigen Standort fand (Vgl. O.MOBERG 1953, S. 409 f.).

1969 wurde ein entscheidender Schritt auf dem Wege vollzogen, in Karlstad eine vollintegrierte Universität einzurichten, indem je eine Filiale der "lärarhöskola" und Universität von Göteborg in Karlstad entstanden. Während im "folkskolseminar" zur Zeit noch genügend Unterrichtsraum zur Verfügung steht - insgesamt sind zur Zeit rd. 400 Studenten eingeschrieben - leidet die junge Universitätsfiliale unter akutem Raummangel, zumal die Zahl der Studenten unerwartet rasch von 435 auf 1.175 im Studienjahr 1969/70 gestiegen war. Als Hauptgebäude mit Hörsälen und einigen studentischen Verwaltungsstellen dient der 1905 umgebaute ehemalige Herrensitz Klaraborg an der Westseite des Stadtteils Tingvallastaden. Zusätzlich mußten einige Gebäude im Innenstadtbereich angemietet werden, so daß eine ungünstige Streulage der Institute hervorgerufen wurde. Momentan werden folgende wissenschaftlichen Fächer angeboten: Geschichte, Philosophie, Sprachwissenschaften, Wirtschafts- und Sozialwissenschaft und Mathematik - Physik).
Für 1973 wurde ein Bildungszentrum im Nordosten der Stadt (Kronopark) geplant, wo zudem ein neuer Stadtteil entstehen soll. Universität und Lehrerhochschule werden als "Campusuniversität" mitsamt Verwaltungs-, Versorgungs- und Freizeitinstitutionen eingerichtet.

14. Kirchliche Einrichtungen

Karlstads Entwicklung zu einem der bedeutendsten schwedischen Kirchenzentren beginnt mit der Benennung Karlstads als "stiftsstad" durch Königin Kristina am 27. Juli 1647 (Vgl. A. EDESTAM 1959, S.9 ff) mit der gleichzeitigen Einsetzung eines Superintendenten, dessen Titel abgeschafft wurde, als 1772 Karlstad Bischofsresidenz wurde. Bereits 1693 erhielt "Karlstads stift" seine noch heute bestehenden Grenzen, die die "län" Värmland und Dalsland umfassen. Insgesamt sind der Kirchenverwaltung 78 Pastorate unterstellt, so daß das Stift eine der wichtigsten überörtlichen Verwaltungseinrichtungen der Stadt wurde.
1882 wurde aus verwaltungstechnischen Gründen Karlstads "domkyrkoförsamlingen" und die zuvor getrennt geführten Landgemeinden der Stadt (landsförsamlingen) in einem Pastorat koordiniert. Der hohe Bevölkerungszuwachs innerhalb Karlstads führte 1966 zu einer erneuten Strukturveränderung der kirchlichen Verwaltung, indem innerhalb Karlstads Stadtfläche ein zweites Pastorat mit der Kirchengemeinde"Norrstrandförsamlingen" eingerichtet wurde. Wie Karte 17 zeigt, sind beide Kirchengemeinden noch einmal in sog. "församlingsdistrikten" unterteilt, die sich je nach Einwohnerdichte an die Grenze eines oder mehrerer Stadtteile anlehnten.
Neben der schwedischen Staatskirche treten die Freikirchen und Kirchen anderer Konfessionen in Karlstad in Erscheinung, auch sie sind in Karte 17 dargestellt. So konnte sich beispielsweise das katholische, von Benediktinerinnen bewohnte Kloster - es befindet sich in einem an der Drottningsgata angemieteten Wohngebäude - zu einem bedeutenden kulturellen und sozialen Mittelpunkt, insbesondere für ehemalige Flüchtlinge, Gastarbeiter und andere Ausländer entwickeln (Wie verschiedene Befragungen ergaben,legen manche Gottesdienstbe-

sucher fast regelmäßig Entfernungen bis zu 120 km zurück; der Ausstrahlungsbereich des Klosters reicht bis in die verkehrsmäßig gut erschlossenen Gebiete des norwegischen Grenzsaumes.

15. Sport- und Erholungsstätten

Wie aus Tabelle 24 ersichtlich wird, kann Karlstad ein breit gefächertes Angebot an Sport- und Erholungsmöglichkeiten bieten. Die wichtigste Ausbauphase der zum Teil veralteten Sportstätten vollzog sich zwischen 1956 und 1968. In diesem Zeitraum wurden allein 10 Sportplätze und -hallen und drei Eissportanlagen erbaut oder umgebaut.

Winter- und Sommersportmöglichkeiten sind in gleicher Weise vorhanden. Die meisten Anlagen sind weit über die Stadtfläche verstreut, so daß die Wohnbevölkerung unmittelbaren Nutzen erfährt.
Acht von insgesamt 11 Sportplätzen haben Flutlichtanlagen, außerdem lassen sich alle Sportplätze mit Hilfe von Überflutungsanlagen im Winter zu Eisbahnen umfunktionieren.
Mittelpunkt des Wintersports sind einmal das 1967 mit hohen Kosten erbaute Tingvalla Eisstadion westlich der Regimentskasernen, das mit einer Grundfläche von 7000 m^2 zu den größten Anlagen seiner Art in Europa gehört. Es ist für Eishockey und Eiskunstlauf, aber auch für jenen in Skandinavien und der UdSSR verbreiteten, eishockeyähnlichen Sport "bandy" geöffnet. Für den Eishockeyturniersport wurde "Färjestadshallen-ishockeybana" erbaut, zumal Karlstads Verein zur Zeit der 1. Division in Schweden angehört.

In Skutberget - 7 km westlich der Stadt - sind für den schwedischen Volkssport im Winter eigens präparierte Skilanglaufstrecken mit Beleuchtungsanlagen vorhanden, die im Sommer von Karlstads Bürgern als Lauftrainingsstrecken in Anspruch genommen werden.

Für den alpinen Wintersport (Slalom, Skispringen) fehlen in Karlstad die physiognomischen Voraussetzungen. So entstanden in Entfernungen zwischen 7 - 11 km ein Kranz kleiner Wintersportzentren (Tyrespåret, Brynsfjordsbacken, Fallängens och lygnetsskidbackar und Terrängbanor in Skattkärr), der primär der Bevölkerungsagglomeration von Karlstad - Skoghall - Kristinehamn zugute kommt.
Die Hauptzentren des Slalomskisports mit Liftanlagen, Wettkampfmöglichkeiten und Hotelbetrieben befinden sich in den eine Autostunde von Karlstad entfernt liegenden Städten Sunne und Filipstad.

Der organisierte Sommersport und die saisonunabhängige Sport- und Freizeitgestaltung in Karlstad wird von zwei Leitaspekten bestimmt (Die planerische Initiative liegt in der Hand von "länsstyrelse". Zum Problem der Freizeitgestaltung der Bevölkerung von "Karlstads Kommunblock" liegen Untersuchungen der Planungsbehörde vor - vgl. Skiss till Vattenvårdsplan för Karlstads Planeringsregion):

Die zunehmende Wasserverschmutzung durch die Holzindustrie von Skoghall (Hammarö) sowie verschärfte hygienische Vorschriften ließen Badeanlagen mit Wasserfilterungsanlagen erforderlich werden. Inzwischen sind vier Freibadanlagen eingerichtet, von denen "Orsholmbadet" am Kroppkärrssjö das vorläufig einzige wassertemperierte Freibad Värmlands ist.
Der Ausbau der Seeuferbadebetriebe Sundsta- Kroppkärrbadet, Skutberget und Bomstabadet zu großangelegten Freizeitzentren mit weiteren Sportmöglichkeiten und Cam-

pingplätzen läßt erkennen, daß große Anstrengungen unternommen werden, um den Raum Karlstad dem 'Touristenverkehr zu erschließen. Die Touristikwerbung weist gezielt auf die Vielzahl von Wassersport- und Angelsportmöglichkeiten, mit denen Karlstad hinreichend versorgt ist, wie Tabelle 25 erkennen läßt:

Tabelle 25

Småbåtshamnar

Namen	Baujahr	Eigentümer	Plätze	Tankstation
Inre Hamnen	1965	Stadt	36	x
Pråmkanalen	1963	"	128	x
Mariebergsviken	1965	"	72	x
KSS-hamnen	-	"	76	x
Lambergskanalen	1965	"	72	x
Lamberstjärnet	1965	"	76	x
Tullholmsviken	-	"	128	x
Glasbruket	-	"	28	x

Obwohl 13 Sporthallen (Reit- und Tennishalle sind eingeschlossen) in Karlstad vorhanden sind, stehen sie bis auf "Idrottshuset" (Sundstatjärn) vorwiegend dem Schulsport zur Verfügung. Infolgedessen besteht für Vereine und die Öffentlichkeit ein Engpaß, der durch das als Mehrzweckhalle eingerichtete "Idrottshus" und die in beschränktem Maße für die Zivilbevölkerung geöffnete Kasernenhalle nur notdürftig gemildert wird.
Wieweit sich die Sport- und Freizeitstätten zu eigenständigen Funktionsbereichen zusammenschließen lassen, soll in der folgenden Übersicht erläutert werden:

1. Die zentral gelegene Sportstätte von Sundsta mit Mehrzweckhalle, Eishockey- und Handballplätzen und Sommerschwimmöglichkeiten gehört zu den vielseitigsten

Anlagen ihrer Art in der Stadt und kann daher die höchste Besucherzahl aufweisen, zumal die Schüler der beiden benachbarten Gymnasien die Anlagen mitbenutzen.

2. Im nördlichen Bereich des Stadtteils Färjestad ist ein ausgedehntes Sport- und Freizeitzentrum entstanden, das auch für die Bevölkerung von Karlstads Umland größte Bedeutung hat. Hier liegen auf engem Raum die Traberbahn, die Eishalle, ein Curlinghaus und ein Sportplatz. Problematisch ist allerdings der unzureichende Verkehrsanschluß an die E-18, da besonders an Wochenenden "Norra Infarten" von den Besucherströmen völlig überlastet ist. Eine für die nahe Zukunft geplante Umgehungsstraße, die nördlich der Stadtteile Rådtorp und Färjestad vorbeigeführt wird, wird Abhilfe schaffen.

3. Auch im Stadtteil Klara bilden eine Reihe eindrucksvoller Sportanlagen ein eigenes Freizeit- und Sportzentrum, das sich zusammensetzt aus einem Eisstadion, "Tingvallas idrottsplats", je einer Reit- und Tennishalle.

4. Eines der ältesten und das flächenmäßig größte Sport- und Freizeitzentrum wurde in Skutberget, in unmittelbarer Nähe des Vänerseeufers angelegt. Hier haben vor allem die nichtvereinsgebundenen Bevölkerungsgruppen der Stadt Gelegenheit, die für den Sommer- und Wintersport geeigneten Anlagen zu benutzen.
Neben den Sportanlagen entstand ein ausgedehntes Campinggelände, auf dem moderne sanitäre Anlagen und ein Kleinladen errichtet wurden. Der Platz wurde 1969 von fast 29.000 Besuchern benutzt, darunter einer auffallend hohen Zahl von ausländischen Gästen wie der folgenden Tabelle zu entnehmen ist:

Tabelle 27
Ausländische Campinggäste in Skutberget

Herkunftsland	Besucherzahl 1967	1969
Norwegen	3.077	4.330
Finnland	1.011	1.347
Dänemark	808	1.208
Deutschl. (West)	780	1.341
Holland	387	650
Gr.Britanien	974	559
Frankreich	362	559
USA	209	314
Schweiz	97	150
Canada	-	69
Australien	-	65
übrige	42	169
Sa.:	7.807	10.893

5. Zentrum des Wassersports in Karlstad ist die zu einem Jachthafen ausgebaute Halbinsel "Kanikenäsholmen", wo neben den Anlegestellen Klubhäuser und Reparaturhallen sowie Service- und Tankanlagen errichtet wurden.

Den Sport- und Erholungsanlagen sind auch die Parkflächen der Stadt zuzurechnen, die einen beträchtlichen Teil der städtischen Gesamtfläche einnehmen.

Bereits zur Gründungszeit der Stadt unter Herzog Karl sind Ansätze einer Grünflächenverbreitung festzustellen, die aber längst nicht die Ausmaße anderer schwedischer

Städte erreichte. (Vgl. K.E.SUNDBERG 1965, S. 194 ff). In der Regel handelte es sich um Parkanlagen, die zu Gutsbesitzungen gehörten und oft in wirtschaftlichen Krisenzeiten zu Nutzgärten umgewandelt wurden.
Die Brandkatastrophe von 1865 wirkte sich, wie K.E. SUNDBERG (1965, S. 210) feststellen konnte, "inte bara för bebyggelsen, utan även för all växtlighet inom de brandhärjade områdena", so daß noch heute ein auffälliger Mangel an Grünflächen in und unmittelbar um Tingvallastaden besteht.
Die von 1900 an besonders intensivierte, bis heute andauernde Planarbeit der städtischen Behörden berücksichtigte in besonderer Weise das Bedürfnis der Stadtbevölkerung nach Park- und Grünanlagen. Dabei wurde der Typ des "Englischen Gartens" mit lockeren Baumgruppen und weiträumigen Rasenflächen mit Ausblicken in die umgebende Natur bevorzugt. Als Musterbeispiel kann das gegen Ende des 19. Jh. aus Privathand erworbene Waldgebiet "Mariebergskogen" gelten, das zu einem der größten Parks der Stadt mit einer Fläche von 189 ha umgewandelt wurde.
Die nach 1945 neu erschlossenen Wohngebiete wurden, wie in der Karte[26] deutlich wird, mit großzügigen Parkflächen im Rahmen der architektonischen Planungskonzeption aufgelockert. Die Voraussetzungen waren in Karlstad besonders günstig, da - wie früher betont - innerhalb der Stadtgemarkung ausgedehnte Waldbestände anzutreffen sind, die bei einer wohnbaulichen Erschließung nur zum notwendigen Teil gerodet werden, so daß ohne größeren finanziellen Aufwand Naturparks mit Kinderspielplatzanlagen erstellt werden können.

Das Bild der Erholungseinrichtungen Karlstads bliebe unvollständig, würde eine Betrachtung jener typischen skandinavischen Ferienhäuser (sommarstuga) fehlen.

Leider konnten auf Grund fehlender Unterlagen keine Ergebnisse über die eventuelle aufschlußreichen Besitzerverhältnisse der in Karlstad in exponierter Lage auffallend dicht gereihten Ferienhäu-ser ermittelt werden. So lassen sich lediglich einige Aussagen über die Standortsituation mit Hilfe von topographischen Karten machen: Karte 18 zeigt, daß die Uferbereiche der Vänerseebuchten westlich und südwestlich des bebauten Stadtareals eine große Anzahl von "Sommerhütten" säumen, während sie in südöstlicher Richtung fehlen. Dafür sind mehrere Gründe maßgebend: Der sumpfige Akkumulationsbereich des Klarälvdeltas läßt auch eine einfache Hüttenbebauung schwerlich zu, hinzu kommt die Belästigung durch Mückenschwärme. Bevorzugter Standort sind also von "Rundhöckern" erhöhte Uferstellen mit Zugang zu einem möglichst schmutzfreien Gewässer, wie es teilweise im Kattfjord noch gewährleistet ist.

16. Innerstädtisches Verkehrsgefüge

A. Straßennetz- und -verkehr

Karlstads heutiges Straßennetz wird von mehreren Kriterien bestimmt. Galt noch bis zur Zeit um 1950 das geometrische Gitternetz der zentralen Stadtteile als dem fließenden Verkehr durchaus gewachsen, so haben sich heute deutliche Überlastungsschwerpunkte herausgebildet.
Ein weiteres einschränkendes Moment ist die topographische Situation der Stadt, da die zahlreichen Wasserläufe, Seen und Felssockel innerhalb der Stadtgrenze weitgehend die Richtung des Straßensystems erzwingen.

Schließlich ist der Anspruch des in Karlstad mit dem Bevölkerungsanstieg rapide gewachsenen Personenkraftwagenverkehrs - auf 3,3 Einwohner kommt 1 Pkw (schwedischer Durchschnitt: 3,5 E./Pkw) - und der für die Entwicklung des Wirtschaftslebens der Stadt entscheidende Lastwagenverkehr zu beachten, der trotz neuer Straßenbauprojekte in Karlstad Probleme aufwirft.

Karte 19 zeigt die Leitlinien des Straßenverkehrs mit den wichtigsten Knotenpunkten. Hier wird deutlich, daß der Marktplatz "Stora Torget" im Stadtkern auch heute noch Sammelpunkt mehrerer Radialstraßen geblieben ist und die typische Verkehrsmisere innerstädtischer Bereiche trotz Verbesserungsmaßnahmen nicht völlig bewältigt ist. Allerdings konnten im Zuge der Stadtsanierung Teilerfolge erzielt werden. Die 1967 erfolgte Umstellung auf den Rechtsverkehr in Schweden bot allen Kommunen unmittelbaren Anlaß, die notwendigen technischen Voraussetzungen zu schaffen. So wurde in Karlstad der Kreisverkehr um den Marktplatz in ein Einbahnsystem umgewandelt und zusätzlich mit Ampeln geregelt. Mit der Fertigstellung von "Klaraborgsbron", die Hamngatan im Südteil von "Tingvallastaden" mit einem großzügigen Verkehrskreisel an die Autoschnellstraße (E-18) anschließt, gewann diese Straße doppelte Bedeutung, indem sie als Stadtkerntangente den zentralstädtischen Verkehr zu einem Teil sammelt und zum anderen den Schwerverkehr aus dem gewerblich-industriell geprägten Südostraum der Stadt in Richtung Oslo beziehungsweise Göteborg von der Innenstadt fernhält. Dies verdeutlicht sich zudem im Kartenbild der Karte 28 , die zeigt, daß nach Berechnungen und Verkehrszählungen (durchgeführt von "gatukontoret" am 1.8.1969) täglich in der Zeit von 6.oo - 20.oo Uhr durchschnittlich 16.100 Fahrzeuge in beiden Richtungen

"Klaraborgsbron" passieren, daß also der neuralgische Punkt des innerstädtischen Verkehrs, nämlich "Västra bron" mit durchschnittlich 11.200 Fahrzeugen /Tag längst überflügelt ist (Ein weiteres noch ungelöstes Problem für einen flüssigen Verkehr, vor allem im Bereich von Hamngatan stellt der Riegel des Bahnkörpers dar, obwohl die drei heute bestehenden Unterführungen inzwischen verbreitert wurden).

Der am stärksten frequentierte Verkehrsknotenpunkt der Stadt befindet sich heute im Bereich der "Hagabro", wo aus insgesamt vier Richtungen täglich über 18.000 Fahrzeuge ein maximal belastendes Moment des Stadtverkehrs darstellen. Erschwerend wirkt sich aus, daß zum Pkw- und Stadtbusverkehr zahlreiche Lastzüge aus dem Hafengebiet stoßen. So bilden zugleich Nygatan und die den Ostarm des Klarälv überspannende und als Kulturdenkmal vor Verbreiterungen geschützte "Östra bro" einen nur schwierig zu bewältigenden Verkehrsengpaß, der sich erst in Höhe des von Westen auf Rudsvägen stoßenden Ringerväg" allmählich abschwächt. Der Nord-Süd gerichtete Stadtverkehr erfährt eine weitere Entlastung durch "Sundstavägen", einer breit ausgebauten Trasse, die zusammen mit Rudsvägen den Hauptteil des von und zur "E-18" fließenden Verkehrs aufnimmt und über "Tingvallabron" in die und aus der Innenstadt leitet.
Gleichfalls im Zuge der Vorbereitungen auf den "högertrafik" wurde 1967 "Europaväg" (E-18) erstellt, der als kreuzungsfreie, vierbahnige Schnellstraße auf der Höhe der Stadtteile Växnäs (Stadtwesten) und Norra Kroppkärr (Stadtosten) ausgebaut und in diesem Streckenabschnitt mit einer kompletten Straßenbeleuchtung versehen ist (Dies ist besonders wichtig, da der Verkehr auf der Schnellstraße vor allem im Streckenabschnitt in

der Nähe des Klarälv durch häufige Nebelfelder behindert wird).

Mit insgesamt sechs Verkehrskreiseln wird der Zielverkehr von und nach Karlstad bewältigt, so daß die Straße einmal wichtigste Tangente für den innerstädtischen Verkehr ist, zum anderen als Leitachse für einen reibungslosen Durchgangsverkehr dient.

Eine weitere Ergänzung des Tangentialverkehrs bildet die 1970 ebenfalls als Schnellstraße geplante und fertiggestellte "Örsholmsleden", einer 1700 m langen Verbindungsstrecke zwischen den Stadtteilen Lamberget (Örsholmen) und der "E-18", Die mit einem Kostenaufwand von 8,6 Mill.skr. erbaute Straße - 900 m sind vierspurig befahrbar, außerdem sind 3 Verkehrskreisel vorhanden - trägt primär den Verkehr aus dem Industriegelände von Lamberget und Örsholmen, gleichzeitig sollte sie zur Entlastung der Innenstadt beitragen (Vgl. Vi i Karlstad 1969, S. 12). Die Bedeutung der Tangente wird durch den direkten Anschluß an die Reichsstraße 63 in Richtung Filipstad erhöht, die 7,2 km weite Ausfallstrecke bis Ulvsby ist bereits ausgebaut. Die Verkehrsintensität von "Örsholmsleden" beträgt zur Zeit ca. 12.000 Fahrzeuge/Tag, die Belastbarkeit liegt weit höher, nämlich bei etwa 24.000 Fahrzeugen/Tag.

Für die Zukunft ist nach Auskunft von "gatukontoret" eine zusätzliche Tangente geplant, die die Aufgabe haben soll, die Wohngebiete von "Växnäs und Råtorp" westlich zu umlaufen und zur besonders notwendigen Entlastung der stark frequentierten Ausfallstraße "Råtorpsvägen" in Richtung Forshaga beizutragen.

Im übrigen kann die Situation der in Karte 19 dargestellten Verbindungswege mit Karlstads Nachbarorten als zufriedenstellend bezeichnet werden, da deren Verkehr zum größten Teil von der Schnellstraße "E-18"

gesammelt und durch Verkehrskreisel den innerstädtischen Radialstraßen zugeführt wird.

Abschließend läßt sich zusammenfassen, daß sich vor allem die Verkehrsknotenpunkte der Innenstadt als verkehrshindernd auswirken.Dies verdeutlicht sich an der in Karte19 dargestellten Fülle von Verkehrsunfällen mit Sachschaden, während Unfälle mit Personenschäden naturgemäß auf den potentiell schnellen Straßen auftreten. Das Problem wird vermutlich erst nach einer Verlegung des Einkaufszentrums zur Stadtperipherie eine positive Lösung erfahren.
Die Versorgung des Straßenverkehrs mit Tankstellen und Reparaturwerkstätten ist - wie Karte 19 zeigt - für alle Stadtbereiche völlig gesichert. Insgesamt stehen 25 Einrichtungen dieser Art zur Verfügung.

Die "E-18" bildet naturgemäße Sammelleitlinie des Autor-Service, während die Innenstadt und das Industrie- und Gewerbegebiet von Växnäs Standorte von Verkaufsbetrieben (Neu- und Gebrauchtwagenverkauf)sind.

B. Innerstädtischer Busverkehr

Trotz der dominierenden Rolle des Autoverkehrs hat der öffentliche Busverkehr seine Bedeutung als einer der wichtigsten Verkehrsträger nicht verloren (Durchschnittlich werden pro Jahr in 120.000 Betriebsstunden 5,5 Mill. Fahrgäste befördert und eine Strecke von 1,9 Mill. km zurückgelegt), zumal der Berufsverkehr keine Entlastung durch private Verkehrsträger erfährt. Innerhalb der vergangenen sechs Jahre wurde das Busnetz um vier Linien auf insgesamt 17 Linien erweitert (Diese Tatsache steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Errichtung der neuen Wohnviertel).

Die Analyse der Karte 21 , die das Netz und die Intensität des innerstädtischen Busverkehrs wiedergibt, zeigt, daß sämtliche Buslinien vorrangig auf die Wohngebiete der Stadt orientiert sind, während die Industrie- und Gewerbegebiete im Südösten und in Växnäs lediglich tangiert werden.

Die Intensität des Busverkehrs, die sich vor allem in der Wagenfolge ausdrückt, nimmt von der Stadtperipherie zum Kern hin konzentrisch zu, wobei "Stora Torget" als Anfangs- und Endstation den höchsten Grad zu verzeichnen hat.

Im Bereich der Verkehrsachse Rudsvägen bündeln sich ebenfalls eine Reihe von Buslinien, was auf die angrenzenden dicht bewohnten Gebiete von Norrstrand zurückzuführen ist, außerdem ist Rudsvägen, wie bereits angesprochen, Einkaufsnebenzentrum. Auch die unmittelbare Nähe der beiden Gymnasien sowie zweier Grundschulen tragen zu einer hohen Frequenz im Busverkehr bei.

Die Streckenführung und Anzahl der Haltestellen ist so angelegt, daß zur Erreichung der Haltestellen in den Wohngebieten ein Fußweg von nicht mehr als fünf Minuten

Dauer benötigt wird.
Ausnahme bildet der Stadtteil Sjöstad am Südufer des Kroppkärrssjö, dessen geringe Einwohnerzahl die Einrichtung einer städtischen Buslinie vorläufig unrentabel erscheinen läßt. Hier sind die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel auf die Landbuslinien angewiesen.

Kapitel V

Umlandsbeziehungen Karlstads

1. Überörtliche Verkehrseinrichtungen

A. Straßennetz

Karte 22 B erläutert Karlstads Lage im Straßennetz. Hier hebt sich das Leitband der früher angesprochenen Europa-Straße "E-18" hervor, die bereits in frühmittelalterlicher Zeit den west-östlich gerichteten Fernverkehr trug, aber auch Sammellinie der vom Bergbaubezirk Bergslagen in südlicher Richtung verlaufenden Straßen war, die hauptsächlich dem Transport von Stabeisen und Holz dienten. (Da die "E - 18" nur innerhalb Karlstads Stadtgrenzen als vierspurige Autoschnellstraße ausgebaut ist, liegt ihre Hauptfunktion darin, neben der Entlastung der Innenstadt einen reibungslosen Durchgangsverkehr zu gewährleisten).

Da trotz der zentralen Lage Karlstads innerhalb der urbanen und ökonomischen Schwerpunkte Stockholm- Oslo - Göteborg, mit denen die Stadt direkte Straßenverbindungen besitzt, die über längere Strecken als Autobahnen ausgebauten Fernstraßen östlich des Vänersees, die Hauptlast des Fernverkehrs tragen, wird Karlstad doch in eine gewisse Randposition gedrängt. Es hat somit den Anschein, daß zukünftige Autobahnprojekte den Raum um Karlstad unberücksichtigt lassen (Vgl. KARLSTADS-REGIONENS KOMMUNBLOCK 1967).

Bei der Betrachtung der Verkehrsintensität im Raum Karlstad (Vgl. Karte 22B) hebt sich die funktionale Verflechtung der Stadt mit der Halbinsel Hammarö, insbesondere mit dem Industrieort Skoghall heraus. Der wachsende Pendlerverkehr und Schwertransportverkehr (Vgl. V, 3) zwang zur Errichtung einer zweiten Verbindung, die

wegen des Sumpfgeländes die Baubehörden vor nicht unerhebliche technische Probleme stellte.
In Nord-Süd-Richtung ergibt sich durch die hohe Verkehrsdichte im Bereich der Reichsstraße A-61 ein gewisser Engpaß. Zugleich wird die Bedeutung dieser Verkehrsachse deutlich, die der natürlichen Leitlinie des Klarälv folgend nördlich von Grava die alte Fernhandelsstraße A-62 aufnimmt, so daß die funktionale Bindung des Nordteils von Värmland mit der Hauptstadt erhöht wird.
Deutlich fällt dagegen die Bedeutung des nordöstlichen Raumes um die Nachbarstadt Filipstad ab, der mit Karlstad über die A-63 verbunden ist und dessen Verkehr stärker zur Hauptroute Kristinehamn - Marieberg - Göteborg tendiert.

B. Eisenbahnnetz und -verkehr

1835 wurde mit der Finanzhilfe einer privaten Gesellschaft eine Eisenbahnstrecke zwischen Örebro - Karlstad - Kristinehamn eröffnet, die zunächst für Karlstad ohne ökonomische Bedeutung blieb, da die benachbarte Hafenstadt Kristinehamn als Hauptumschlagsplatz der Massen- und Stückgüter aus dem Bergbaubezirk Bergslagen der Residenzstadt den wirtschaftlichen Rang ablief (Vgl. A. SÖMME 1967, S. 330).
Erst der Bau von Eisenbahnverbindungen mit den industriell getönten Talzonen des Klarälv und der Frykenseen über den noch heute wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Kil (20 km nordwestlich von Karlstad) steigerte die Rentabilität des Schienenverkehrs. Er war zugleich ein Impuls für die wirtschaftliche Expansion Karlstads, zumal 1870 die Strecke Falun - Kil - Göteborg in Angriff genommen wurde; hierdurch erhielt die Stadt "den lange erhofften Anschluß an den mittelschwedischen Bergbau- und Industrieraum" (Vgl. O.MOBERG 1953, S. 167).
Durch die Übernahme der allmählich unrentabel gewordenen Privatbahnen in staatlichen Besitz (Vgl. A. SÖMME 1967, S. 330) konnte das Eisenbahnnetz auch im Raum Karlstad

erweitert und ausgebaut werden. Insbesondere wurde um die Jahrhundertwende der vernachlässigte schwedisch-norwegische Grenzbereich Grums - Gillberga - Nordmark - Mysens durch eine Eisenbahnlinie mit Karlstad verbunden (die heutige Eisenbahnstrecke Karlstad - Oslo verläuft aus physiognomischen Gründen nicht parallel zur "E - 18", sondern durchzieht zunächst die schmale Talzone längs des Glavs-fjord über Arvika bis Kongsvinger, um erst dann dem Lauf des Glåma folgend die Direktroute nach Oslo aufzunehmen).

Eine Übersicht über Karlstads Lage im Eisenbahnstreckennetz sowie über die Verkehrsintensität sollen Karte 22A und Tabelle 28 vermitteln.

Tabelle 28

Karlstads Eisenbahnverbindungen
(Direktverbindung)

nach	Entfernung in km	Reisezeit Std.,Min.	Anzahl/Tag
Stockholm	310	3,30	9
Göteborg	257	3,30	11
Oslo	235	3,00	5
Örebro	118	1,50	8
Eskilstuna	200	3,20	6
Västerås	210	3,50	7
Linköping	236	3,10	6
Malmö	542	6,20	5

Trotz optimaler Bedingungen im Reiseverkehr läßt sich doch, wie in Tabelle 29 erkennbar, eine rückläufige Zahlenbilanz sowohl im Personen- wie im Güterverkehr nachweisen (Ähnlich wie im Straßenverkehr wirkt sich Karlstads Randlage zu den Hauptstoßrichtungen des Eisenbahnverkehrs in Schweden negativ aus).

Selbst ein geringwertiges Anwachsen der Einnahmen kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß das Transportwesen den Straßenweg in immer stärkerem Maße bevorzugt. (Außerdem ist das Problem der allgemeinen Verteuerung in Schweden zu beachten, das das Bild der Einnahmenbilanz in ein schiefes Licht zu rücken vermag).
Nach Mitteilung der Bahnhofsdirektion von Karlstad ist angesichts der schlechten Ertragslage und der schwierigen physiogeographischen Voraussetzungen vorläufig an eine regionale Investition nicht zu denken, zumal die Elektrifizierung im Verwaltungsbereich der "centralstation Karlstad" abgeschlossen ist. Lediglich der Fernomnibusverkehr - zur Zeit sind Verbindungen zwischen Karlstad und Göteborg, Sälen, Hagfors vorhanden- soll ausgebaut werden.

B. Landbusverkehr

Trotz der hohen Pkw-Dichte im Umlandsbereich Karlstads besteht das Busnetz aus insgesamt 18 Linien, die in Karte 23 verzeichnet sind. Die hohe Frequenz im Personenverkehr zwischen Karlstad und dem Industrieort Skoghall (Hammarö) läßt die Einrichtung von zur Zeit 130 Verbindungen in beiden Richtungen verständlich erscheinen. Zwar nimmt der Berufs- und Bildungspendlerverkehr die erste Stelle ein, aber ein nur zehnminütiger Abstand der Busse außerhalb der eigentlichen"Stoßzeiten" zeugt von der engen Verpflechtung der Bedeutung zwischen Karlstad und Skoghall.

D. Hafenanlagen und Schiffsverkehr

Karlstads Hafen kann eine ca. sechshundertjährige Tradition als hervorragender Umschlagplatz der Holzgüter und Erze, vor allem des alten Bergbaubezirkes Bergslage vorweisen.

Entscheidender Impuls einer dynamischen Entwicklung war die Eröffnung des Trollhättan - Kanals, so daß die wichtigsten schwedischen Exportgüter dieser Zeit, nämlich Stabeisen und Holz, auf dem Schiffswege zum Seehafen Göteborg transportiert werden konnten. Wassertiefe und Schleusen des Kanals lassen heute Schiffsgrößen mit voller Last bis 2.200 t zu (Vgl. C.E. AHLSTRAND, 1960).

Ohne Bedeutung für den Hafen ist die heute 30 km kanalisierte Flußstrecke des Klarälv, die bis Dejefors reicht. Den 1837 fertiggestellten Prâmkanal, die Verbindung zwischen Hafen und Ostarm des Klarälv können lediglich Passagierboote passieren. Das für "Skoghallsverken" benötigte Holz wird bereits in Dejefors sortiert, gebündelt und schließlich mit Schleppern über den Westarm des Flusses zu seinem Bestimmungsort transportiert. Wegen der sehr unregelmäßigen Wasserführung des Klarälv - die durchschnittliche Niedrigwasserführung beträgt 1,4 m - sind Flößerei und zeitweilig der Wassersport die einzigen Nutzungsmöglichkeiten.

Karlstads Hafen besteht aus einem "Inre und Yttre hamn". Die innere Anlage wurde 1861 dem Verkehr übergeben, hat aber heute bis auf die Verschiffung von Nutzholz an Bedeutung verloren (Vgl. C.E. AHLSTRAND, 1960). Die hohe Steigerung des Frachtverkehrs erforderte eine Ausweitung und Modernisierung des Hafenbeckens. Von 1905 - 1907 wurde "Yttre hamnen" ausgebaut mit einer Gesamtlänge der Kaianlagen von 840 m. Die Anlage ist unterteilt in einen 190 m langen Vâghuskaj, insbesondere für gesägtes Brett- und Rundholz, dann einen 350 m langen "Kolkaj" für die Anlandung von festen Brennstoffen, Massengütern und Stückgut, einen 120 m langen "Träkaj" für Maschinen, Container und Stückgut und schließlich einen 180 m langen "Stuckegodskajen", der eigens für Stückgut eingerichtet wurde.

1947 wurde eine erneute Hafenerweiterung nötig, wozu der Auslauf des Lambergstjärn ausgebaggert und befestigt wurde. Gleichzeitig legte "Karlstads Mekaniska Werkstad" einen 110 m langen Privatkaj an der Ostseite der Fahrrinne an. "Lambergskajen" ist in der Hauptsache Umschlagsplatz für Holz- und Sackgut.
Der steigende Bedarf an Ölprodukten führte 1955 zur Anlage eines Ölhafens auf "Kalvholmen". Auf einer Fläche von 100.000 m^2 wurden 12 Zisternen mit einer Gesamtkapazität von 90.000 m^3 aufgestellt. Für die Öltanker stehen 300 m Kajlänge zur Verfügung.

Trotz Sicherungsmaßnahmen akkumuliert der Klarälv noch außerordentliche Mengen an Erosionsmaterial im Mündungsbereich. Dazu C.E. AHLSTRAND (1960, S. 3): "Vid vårfloden i maj 1959 t. ex. beräknas sålunda under en vecka c:a 100.000 m^3 sand ha forts ut till älvens 11 mynningar."

Diese Tatsache erfordert den permanenten Einsatz eines sog. Paternoster- und Saugwerkes. Das damit gewonnene Material wird zur Auffüllung und Befestigung weiterer Industrieflächen im südöstlichen Bereich von Karlstad verwendet.
Während der Wintermonate muß in der Regel 1 - 2 Monate trotz Eisbrechereinsatz der Schiffsverkehr eingestellt werden.
Karlstads Hafen in seiner Entwicklung und Stellung als größter Binnenhafen und fünftgrößter aller Häfen Schwedens - jährlich laufen durchschnittlich fast 3.000 Schiffseinheiten den Hafen an - wird aus Figur 17 und Tabellen 30 und 31 deutlich (Vgl. auch Karte 24). Hier zeigt sich, daß der Warenumschlag (Gesamttonnage) nach einigen konjunkturbedingten Krisen (Kriegs- und Nachkriegszeit) wieder eine positive Bilanz aufweisen kann.

Der Anschluß Karlstads an ein dicht gebündeltes Straßen- und Eisenbahnnetz sowie eine durchschnittlich 10 - 11-monatige (eisfreie) Verkehrssaison vermochten die Spitzenposition des Hafens als Umschlagplatz und Versorgungsbasis für ein stark industrialisiertes Umland, das Värmland, große Teile von Dalsland, Darlana, Västmanland, Närke und die südlichen Teile von Norrland umfaßt, zu festigen.

In welchem Maße Karlstads Hafen am Umschlag für Export- und Importwaren partizipiert, zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 30

Export- Importwarenumschlag in Karlstads Hafen

Jahr	Fahrten von u. zum Ausland (in t)	Fahrten innerhalb Schwedens (in t)
1935	70.069	144.426
1945	28.803	395.243
1950	185.286	579.370
1955	250.606	129.812
1960	276.733	234.567
1965	382.724	345.177
1969	263.983	591.780

Da von 1965 an von der Hafenverwaltung eine genaue statistische Entschlüsselung über die Art des Warenumschlags in Karlstads Hafen erstellt wurde, soll die Tabelle 32 exemplarisch verdeutlichen, welche Waren überwiegend umgeschlagen werden.

Tabelle 32
Art des Warenumschlags in Karlstads Hafen 1965 und 1969

Art der Waren	1965	1969
Feste Brennstoffe	54.921 t	28.971 t
Eisenwaren	19.523 t	25.567 t
Kalkstein	7.765 t	-
Chlorcalcium	6.231 t	-
Erz	7.555 t	-
Pappe und Papier	32.469 t	40.699 t
Papiermasse	38.536 t	-
Petroliumprod.	417.870 t	574.476 t
Schwefel	8.247 t	-
Holzwaren	156.044 m^3	169.218 m^3

Versorgungsmassengüter mit deutlicher Dominanz von Erdölprodukten spielen im Warenumschlag die größte Rolle. Es folgen die typischen Exportgüter Värmlands, nämlich Holz- und Papierprodukte (als Halb- und Ganzfertigwaren) sowie Metall- und Werkstattgüter.

Eine vordringliche Aufgabe für die Hafenverwaltung ist es, wegen des Konkurrenzdruckes benachbarter Industriehäfen die Erweiterung und Modernisierung der Hafenanlagen zu forcieren. Gerade auf das Problem eines "kommerziellen" Hafens, wie ihn der von Karlstad bildet, weist Å. WALDEMARSON (1968, S. 6) hin:

"För vissa varuslag i industrihamnarna kan en framtids överföring till centralhamnar bli aktuell (med land- eller sjöansluten transport) varför hithörande omlastningsanordningar får beaktes." (Zwischen "Skoghallsverken" und der Stadt Karlstad wurde bereits 1920 die Vereinbarung getroffen, daß im Industriehafen von Skoghall lediglich solche Güter umgeschlagen werden, die für die Holzveredlung des Industriewerkes notwendig sind. Ähnliches gilt für die Stahlbetriebe von "Uddeholms AB" in Hagfors - Vgl. Å. WALDEMARSON 1968, S. 6 -.

Ein weiteres Problem erwächst dem Hafen aus der mit allen Mitteln in Schweden vorangetriebenen Modernisierung des Straßen- und Eisenbahnnetzes, dazu kommt der beabsichtigte Bau einer Pipeline von Göteborg nach Karlstad, was eine empfindliche Reduzierung des Schiffsverkehrs von und nach Karlstad bedeuten würde, da gerade Erdölprodukte den Hauptanteil des Warenumsatzes ausmachen.

Ein möglicher Weg, die positive Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu sichern, wäre, die Ladekapazität der Schiffseinheiten beträchtlich zu erhöhen, was gleichbedeutend ist mit einer Vertiefung des Göta-Kanals.

E. Flugverkehr

Karlstads Flugplatz ist mit modernen Anlagen, nämlich einer 1.400 m langen und 45 m breiten Start- und Landebahn, je einer Empfangs- und Unterstellhalle sowie einem kompletten Instrumentenlandungssystem ausgerüstet. Trotzdem spielt er nur für den Inland- und Zubringerverkehr eine Rolle.
Direkte Verbindungen bestehen nach Stockholm (7 Flüge/Tag), nach Borlänge (1 Flug/Tag), nach Göteborg-Malmö (1 Flug/Tag).

Zusätzlich stehen noch Lufttaxis bereit.
Der Liniendienst wird mit zweimotorigen Turbopropmaschinen durchgeführt.
Nach Auskunft der Flugleitung beträgt die jährliche Anzahl der Passagiere ca. 8.000 (Über die Höhe der Luftfrachten konnten keine Angaben ermittelt werden).

2. Überörtliche Nachrichteneinrichtungen

Der Grad der Zentralität einer Stadt läßt sich u.a. deutlich am Angebot und dem Verbreitungsraum der Kommunikationsmedien, unter denen die Zeitung eine hervorragende Stellung besitzt, ablesen (Vgl. W. HARTKE, 1952).

A. Zeitungswesen

Karlstad ist Ausgabeort von zwei Tageszeitungen, einer allgemeinen Wochenzeitung und einer Fachzeitung.
Das Verbreitungsgebiet der drei Zeitungen "Nya Wermlands-Tidningen (NWT, Värmlands Folkblad (VF) und Karlstads Tidningen" ist in Karte 25 dargestellt. Größte Tageszeitung mit einer Auflage von zur Zeit 74.600 Exemplaren ist "NWT", die zusammen mit den Lokalausgaben "Arvika Nyheter, Karlskoga Tidning und Säffle-Tidningen" im sog. "NWT-Kvartett" zusammengeschlossen ist. Die bereits 1836 entstandene Zeitung gilt als politisch neutral.
Das linksgerichtete "Värmlands Folkblad" wird heute in einer Auflage von rd. 24.000 Exemplaren ausgegeben, während die älteste Zeitung Värmlands "Karlstads Tidningen" (1. Auflage 1809) mit einer wöchentlichen Auflage von nur 4.200 Exemplaren nur einen speziellen lokalorientierten Leserkreis anspricht. Es handelt sich dabei um

die einzige liberale Zeitung Värmlands, die oft als Zweitzeitung gehalten wird (Nach Auskunft der Redaktion steigt Mitte eines jeden Monats die Auflage auf über 11.000 Exemplare, da man sich durch den Kauf eines Exemplars die Teilnahme an einer Lotterie sichert).

Über die Verbreitung der Fachzeitung "Värmlands-bygden" liegen keine weiteren Angaben vor, während die oben erwähnten Zeitungen "Svenska Tidningsutgivareföreningen" angeschlossen sind, die regelmäßig Statistiken herausgibt.
Das Verbreitungsgebiet von "NWT" umfaßt den gesamten Raum von Värmland. Sogar 28% aller Haushalte im Kommunblock von Malung (Dalarna) und 26% im Kommunblock von Mellerud (Dalsland) beziehen diese Zeitung.
In den Städten Arvika, Karlsskoga und Säffle und deren Umland dominieren naturgemäß die Lokalausgaben der "NWT".

In den stärker industrialisierten Kommunblöcken findet die sozialdemokratische Zeitung "VF" eine deutlich hohe Anhängerschaft - was allerdings nicht ausschließt, daß zahlreiche Haushalte mehrere Tageszeitungen halten -. In Munkfors wird "VF" in 62%, in Forshaga 36%, in Hagfors 34% und in Sysslebäck in 34% aller Haushalte gelesen. Die kleinsten der drei Zeitungen, nämlich "KT" wird, wie bereits erwähnt, nur vereinzelt in entfernten Ortschaften Värmlands gehalten.

B. Radio - Fernsehen

"Sveriges Radio" unterhält in einem Trakt des "Folkets Hus" ein "distriktkontor", von dem mehrmals am Tage regionale Sendungen ausgestrahlt werden.
Im gleichen Haus befindet sich außerdem ständig ein Fernsehteam, das mit modernen Studioanlagen ausgerüstet ist (Vgl. KARLSTAD, INFORMATIONSBROSCHÜRE o.J., S. 10).

3. Militäreinrichtungen

Trotz ihrer geringen Personalstärke bilden die in Karlstad stationierten Militäreinheiten einen prägenden Faktor in der Stadt. "Värmlands Regementet" umfaßt eine motorisierte Infanterieeinheit von etwa 1.100 Mann. Das Kasernen- und Nahübungsgelände beansprucht mit 4.000 ha im Nordwesten der Stadt einen beträchtlichen Teil des Stadtareals. Gleichzeitig ist Karlstad im militärischen Gefüge Schwedens Zentralort bzw. Garnisonshauptort durch den Verteidigungsstab (försvarsområdesstab) "Fo 52" sowie den 5. Militärbefehlsstab (militärbefälsstaben).

4. Pendler

In der überörtlichen Pendlerbewegung der Arbeitnehmer, der Schüler und Studenten kristallisiert sich besonders deutlich Einflußbereich und Zentralitätsgrad einer Stadt heraus.
In Karlstad ließ sich unterscheiden zwischen täglich pendelnden Berufstätigen, Schülern einerseits und Wochenendpendlern andererseits, die sich hauptsächlich aus Schülern und Studenten zusammensetzen. (Die Pendelbewegung der Studenten konnte nur unvollständig erfaßt werden, da in den Semesterkatalogen lediglich die Semesteranschriften enthalten sind).

Während die statistischen Angaben über die Pendelbewegung der Schüler und Studenten überwiegend dem Studienjahr 1969/70 entstammen, konnten Angaben über Pendelbewegung der Beschäftigten lediglich aus dem Jahre 1960 beschafft werden, was mit der kommunalen Neugliederung in Zusammenhang steht.
So hatten 1960 3.533 (= 17,7%) aller Beschäftigten von Karlstad außerhalb der Stadt ihre Wohnstätte.

Aus Karte 26 geht hervor, daß der Hauptstrom der Arbeitspendler nach Karlstad täglich eine Entfernung von 30 km pro Fahrt zurücklegt, was der für den Berufsverkehr noch günstigen 1/2 Stundenisochrone entspricht.
Den zahlenmäßig größten Anteil hat zwar der Industrieort Skoghall (Hammarö) mit 1.011 Pendlern nach Karlstad, das entspricht allerdings lediglich 22% der Beschäftigtenzahl von Skoghall (Vgl. Karte 340). Auffallend ist der hohe Anteil an weiblichen Arbeitskräften (45%), die das breitgefächerte Angebot an Erwerbsmöglichkeiten in Karlstad, insbesondere in der Textil- und Lebensmittelindustrie, in der Verwaltung und den Sozialberufen der industriellen Monostruktur von Skoghall (nur 21,3% der Beschäftigten sind hier Frauen) vorziehen.
Auffallend ist, daß trotz des hohen Arbeitskräfte-bedarfs in "Skoghallsverken AB" - zur Zeit sind hier rd. 2.300 Personen angestellt - 1960 nur 294 von Karlstad nach Skoghall pendelten. Hier sind zwei Kriterien Ursache, einmal wird Hammarö immer stärker von Bürgern Karlstads als Wohngebiet bevorzugt, zum anderen konnte das Werk durch den Bau von eigenen Wohnungen den größten Prozentsatz der Arbeitskräfte unmittelbar an ihren Standort binden (Vgl. Broschüre "SKOGHALLSVERKEN" O.Z., S. 28).
Insgesamt pendelten 1960 nur 710 Beschäftigte von Karlstad in die umliegenden Gemeinden (das sind rund 3,5% der Gesamtanzahl der Beschäftigten Karlstads). Dabei ragen neben Skoghall die stark industrialisierten Nachbarorte Nor (22,1% der Beschäftigten sind in der Textilindustrie) und Stora Kil, wo die Lebensmittel- und Metallindustrie etwa 1/3 der Beschäftigtenzahl ausmacht, hervor.

Die Zahl der berufstätigen Pendler wird von einer hohen Zahl von "Bildungspendlern" ergänzt. Im Schul- und Studienjahr 1969/70 besuchten täglich rd. 1.430 Schüler und Studenten Schulen und Hochschulen in Karlstad, dabei mußte die statistisch nicht erfaßbare Anzahl der Besucher von Abendschulen und -kursen unberücksichtigt bleiben, die angesichts der populären Volksbildungsbewegung in Schweden ebenfalls recht hoch ist.
Auf der Karte 27 sind die Herkunftsorte der Schüler und Studenten dargestellt, die mehr als 10 Pendler aufweisen. Hier wird deutlich, daß Karlstads Einzugsbereich zum Teil in den Bereich von Nachbarstädten mit weiterführenden Bildungsmöglichkeiten greift, dies ist einmal auf die besonders guten Verkehrsverbindungen und zum anderen auf die speziellen Bildungseinrichtungen wie Technisches Gymnasium, Lehrerhochschule und Universitätsfiliale zurückzuführen.
Neben den Tagespendlern konnte - wie schon angedeutet wurde - die ungefähre Anzahl der Wochenendpendler ermittelt werden, deren Herkunft ebenfalls in Karte festgehalten sind. Insgesamt belief sich die Zahl im Schul- und Studienjahr 1969/70 auf 1.026, von denen 251 Schüler, der übrige Teil STudenten waren.

5. Die Stadt als Einkaufszentrum

An vorhergehender Stelle wurde bereits die überregionale Bedeutung Karlstads auf dem Handelssektor angesprochen, die ihren wohl deutlichsten Ausdruck im Angebot hochqualifizierter Geschäfte findet.

Zur genaueren Bestimmung des Zentralitätsgrades der Stadt als in ihrer Funktion als Einkaufsort sowie zur Abgrenzung des Käuferbereichs sind spezielle Marktanalysen

erforderlich. Auf die in der Zentralitätsforschung übliche Methode einer Fragebogenerhebung konnte allerdings verzichtet werden, da diesbezüglich brauchbare Er-gebnisse von "samarbetsnämndens kansli" (es handelt sich um eine der Läns-Regierung unterstellte Planungsbehörde zur Erforschung der Marktlage) vorliegen (Vgl. KARLSTADSREGIONENS KOMMUNBLOCK: Detaljhandeln i Karlstad. Utbehov och lokalisering).
In sämtlichen Planungsbereichen Värmlands wurde mit Hilfe von Umfragen das Kaufverhalten, d.h. Favorisierung von Einkaufsorten mit Angeboten des gehobenen oder aperiodischen Bedarfs analysiert und für Planungsvorhaben verwertet.

In Karte 28 ließen sich sämtliche Einkaufszentren mit ihren Käuferbereichen darstellen. Um aber zugleich auch den unterschiedlichen Bedeutungsgrad der Einkaufszentren zu markieren, wurde zusätzlich die nach Einwohnerzahl bemessene Größe von Einkaufszentrum und Käuferbereich nebeneinander dargestellt.
Hier läßt sich deutlich erkennen, daß Karlstad zwar Värmlands bedeutendste Einkaufsstadt ist, daß allerdings eine Reihe von umliegenden Orten sich teilweise, gemessen an der eigenen Größe zu ebenfalls wichtigen Einkaufszentren entwickeln konnten. Hier ragen besonders die Industrieorte Hagfors, Filipstad und Kristinehamn heraus, die einen beträchtlichen Käuferkreis anziehen.
Die unmittelbare Nachbarschaft zu Karlstad und das Fehlen eines Hinterlandes ist primär Ursache dafür, daß Skoghall (Hammarö) nur ein auf lokalen Bedarf ausgerichtetes Einkaufszentrum entwickeln konnte, obwohl der Ort mit rund 10.000 Einwohnern an dritter Stelle in Värmland steht.

Karlstad ist heute also Hauptzentrum von Handel, Gewerbe und Verwaltung in einem Raum von rund 110.000 Einwohnern. So zielen alle Anstrengungen der Regionalplanung dahin, Karlstads Einkaufszentrum dem Bedarf eines derart ausgedehnten Käuferkreises anzupassen und einem starken Bevölkerungsanstieg Rechnung zu tragen.
Die Zukunftsplanung sieht daher infrastrukturelle Maßnahmen, u.a. den Ausbau der Parkplatzmöglichkeiten vor; zur Zeit befinden sich ca. 2.000 in Karlstads Innenstadt, etwa 8.000 sind vorgesehen.
Weiterhin ist der spezielle Einzelhandel bestrebt, durch Investitionen die Attraktion des Einkaufszentrums zu erhöhen, wie es an der Ausweitung des Warenangebots und der Vergößerung der Ladenfläche erkennbar wird: So verfügte Karlstads Innenstadt 1970 über 78.000 m^2 Ladenfläche, die innerhalb von 10 Jahren auf 120.000 m^2 anwachsen soll.

Kapitel VI

Die Stadtviertel

War es in den vorangegangenen Kapiteln modifiziertes Ziel, das physiognomische, strukturelle und funktionale Gefüge Karlstads in singulären Analysen zu ermitteln, sollen in diesem Kapitel Möglichkeiten der Viertelsbildung untersucht werden.

Die Gliederung der Stadt nach unterschiedlich strukturierten Raumeinheiten gehört ohne Zweifel zu den Hauptaufgaben der stadtgeographischen Forschung. Doch gerade die Suche nach definitiven Abgrenzungskriterien läßt ein Hauptproblem der Viertelsgliederung offensichtlich werden:"indem heute die Forschung einer synthetischen Untersuchung der Stadtstruktur drängt" (P. SCHÖLLER 1953, S. 58),kann folglich das Viertel als zellenartiger Teil des Stadtkörpers keineswegs Ausdruck eines einzigen Bestimmungsmerkmals sein.". Je mehr Kriterien dafür sprechen, einen bestimmten Bezirk aus seiner Umgebung herauszusondern, desto einsichtiger wird die gewählte Viertelsbildung sein" (A.MAYR 1968, S. 105).
(Es sei hinzugefügt, daß Stadtviertel in der Regel nicht gleichrangig sind, sondern daß sich "in aufsteigender Reihenfolge Viertel, Großviertel, Stadtteile und Stadtsektoren" (J. BLÜTHGEN 1971, S. 5 - unterscheiden lassen).

Der systematisierenden Betrachtungsweise des Stadtgeographen bleibt es also letztlich vorbehalten, welche Funktions- und Strukturmerkmale als Bewertungskriterien für die Abgrenzung und Charakterisierung der Stadtviertel ausschlaggebend sind. Dabei wird immer wieder deutlich, daß eine Vielzahl räumlicher Elemente den Ansatz zu Gliederungsmodi bilden: Gerade am Beispiel Karlstads läßt sich nachweisen, wie bereits physiognomisch topographische Merkmale die Grenzlinien von Stadt-

vierteln vorzeichnen (Allerdings sollten diese ebenso wie "Grundrißstruktur und Aufriß nicht ausschlaggebende Dominante sein" - VGl. hierzu A. MAYR 1968, S. 105).
Verwaltungsbereiche wie Zähl-, Post- oder Kirchenbezirke sind zwar statistisch exakt umrissene Raumeinheiten, ermöglichen allerdings nur einseitige Aussagen hinsichtlich der Bevölkerungszahl oder -dichte (Ausnahme bilden allerdings die Wahlbezirke, die durchaus relevante Faktoren zur Sozialstruktur eines Wohnviertels beisteuern können - hierzu vgl. Kapitel IV, 7 -. Gegenteiliger Ansicht ist A. MAYR - 1968, S. 105 - für ihn sind "WAhlbezirke kaum Ausgangspunkt einer innenstädtischen Viertelsbildung ...., die stereotyp abgegrenzte Einheiten möglichst gleicher Bevölkerungszahl darstellen").

Zum Abschluß der theoretischen Betrachtung sei auf ein für die schwedischen Verhältnisse spezifisches Problem bei der Viertelsgliederung nach sozblogischen Merkmalen hingewiesen. Bereits früher wurde mehrfach die gezielt steuernde Einflußnahme des schwedischen Staates auf den Wohnungsbaumarkt deutlich, die sich aus der politisch motivierten Absicht einer weitgehenden Gleichschaltung aller Sozialschichten erklären läßt. Die Folge ist, daß sich nur in Ausnahmefällen sozialökonomische Faktoren als dominierende Kriterien der Viertelsbildnng in Erscheinung treten.

1. Innenstadt

Wie bereits mehrfach angedeutet, soll unter der Bezeichnung "Innenstadt" der topographisch deutlich markierte Raum zwischen den beiden Hauptarmen des Klarälv, der in seiner südlichen Begrenzung vom Eisenbahndamm umschlossen wird, verstanden werden. Weiterhin muß aus funktionalen Gründen der amtliche Stadtteil Klara am Westufer des Klarälv zur Innenstadt gerechnet werden.

A. Altstadtkern "Tingvallastaden"

Durch die besonders in nördliche Richtung rasche Ausdehnung der Stadt verlor die um den alten Marktplatz "Stora Torget" gelegene Kernstadt ihre ursprünglich geometrische Mittellage.
Ihre Entstehung und Entwicklung als Territorialgründung des Herzogs Karl von Södermanland an sich kreuzenden Fernhandelsstraßen und am Vänersee läßt sich heute lediglich an dem nur wenig veränderten schachbrettartigen Grundriß von Tingvallastaden erkennen, während Bausubstanzen aus dem 16. Jh. wegen der häufigen Brandkatastrophen völlig fehlen. Auch Bauwerke aus dem 18. Jh. sind nur spärlich vertreten, wie z.B. die Holzhäuser im "Kvarter Almen" an der Älvgata, der Bischofshof an der Torggata oder der restaurierte Dom mit dem benachbarten "Alten Gymnasium", so daß der Begriff "Altstadtkern" als historisch bedingte Einheit recht großzügig auf den Bereich anzuwenden ist, der überwiegend Gebäude aus der Zeit nach 1865, - also dem Zeitpunkt der letzten Brandkatastrophe - bis etwa 1900 enthält. Trotz einer nie realisierten Ummauerung und Befestigung konnte sich der Stadtkern nur in südliche und westliche Richtung einigermaßen ungestört ausdehnen, während der hoch-

wassergefährdete nördliche Raum "Sandgrund" erst nach umfangreichen Sicherungsmaßnahmen in die Bebauung einbezogen werden konnte, aber nie den Dichtegrad erreichte, wie das sich östlich anschließende, jüngere Innenstadtviertel Haga.
Im Bereich von Drottningsgatan, Hamngatan und Östra Torggatan sind inzwischen nur noch Reste der typischen Bebauung aus der 2. Hälfte des 19. Jh. zu finden, die größtenteils eine Holzverblendung mit aufgesetztem Holzschnitzwerk im aufwendigen oskarianischen Stil aufweisen. Die meisten Häuserzeilen dieser Epoche mußten modernen Zweckbauten weichen. Selbst das für die Stadtgeschichte so bedeutsame Bild der Häuserzeilen, die den "Großen Markt" nördlich und südlich säumen, beginnt sich zu wandeln. So ist inzwischen die gesamte Häuserzeile an Kungsgatan zwischen Västra und Östra Torggatan durch Geschäfts- und Bürohäuser mit 3 - 4 Stockwerken ersetzt worden, während Tingvallagatan in seiner Baustruktur durch repräsentative Gebäude wie die 1867 errichtete Freimaurerloge, das 1909 erstellte Gebäude von "Wermlands Enskilda Bank" und durch ein besonders dekoratives Geschäftshaus (Ecke Östra Torggata) vorläufig einen ungewissen Denkmalsschutz genießt.
Mit der Modernisierung des Stadtkerns ist zugleich eine Wiederbelebung des Geschäftslebens dieses Viertels verbunden, das durch die Verlagerung des Einkaufszentrums in Richtung Drottningsgatan stagnierte. Außerdem werden in zunehmendem Maße die oberen Stockwerke für Administrativzwecke genutzt, so daß die Wohnbevölkerung dieses Raumes zusehends abnimmt: Noch 1963 wohnten im gesamten Bereich von Tingvallastaden 5.700 Menschen (= 12,6%)der damaligen Gesamtbevölkerung). Inzwischen werden nur noch 4.200 Bewohner (= 8% der Gesamtbevölkerung) gezählt.

B. Geschäftsviertel "Drottningsgatan"

Übergangslos schließt sich südlich der alten Kernstadt ein Viertel mit ausgeprägtem "Citycharakter" an (Obwohl selbst für Mittelstädte von der Größe Karlstads in Schweden die Bezeichnung "City" üblich geworden ist - Vgl. Rapport, Nr. 6 - soll sie in der vorliegenden Untersuchung nicht weiter verwendet werden, da sie eher für Großstädte angebracht erscheint). Drottningsgatan als repräsentative Geschäftsstraße mit zwei Kaufhäusern, einer Fußgängerzone und einem Ladenangebot aller Schattierungen bildet die zentrale Achse dieses Viertels, das südlich von Hamngatan begrenzt wird und hier mit mehreren Hotels, Banken, Kinos und besonders aufwendig gestalteten Geschäften eindeutig auf den Bahnhof orientiert ist. Nach Westen hin endet die geschlossene Reihe der Geschäfte etwa im Bereich von Fredsgatan, wo ohnehin nur noch die Erdgeschosse ökonomisch genutzt sind, während die oberen fast ausschließlich als Wohnung dienen. Zur östlichen Seite des Viertels bietet sich der Nordteil der Stadt von S. Kyrkogatan als Begrenzungslinie an, da auch hier Geschäfte von reinen Wohngebäuden abgelöst werden.

C. Kernnahe Wohnviertel

Um Altstadt und Geschäftsviertel legen sich eine Reihe kleiner, aber physiognomisch und sozialökonomisch unterschiedlich geprägter Wohnviertel.

a. Wohnviertel "Nordost"

Bereits seit der Jahrhundertwende wurde dieses Viertel, das vom Dom, Prämkanalen und Ostarm des Klarälv begrenzt wird und damit nicht weiter

ausdehnungsfähig ist, mit wechselseitig drei- und vierstöckigen Wohnblocks ausgestattet. Durch Neu- und Umbauten haben sich gründerzeitliche Stilelemente nur vereinzelt erhalten können.
Die Gunst der Zentrallage bedingt, daß einige Geschäfte und Betriebe mit "Citycharakter" (Autoverkauf- und Reparatur, Textil- und Bekleidung) die unteren Etagen der Wohnhäuser angemietet haben.
Die oberen Etagen sind wegen der unterschiedlichen Struktur soziologisch kaum differenzierbar.

b. Wohnviertel "Nordwest"

Die am Nordende von V. Torggatan gelegene, noch im spätbarocken Stil gehaltene Bischofsresidenz wird halbkreisförmig von einzelstehenden Villen umgeben, die in ihrem Erscheinungsbild und der Sozialstruktur ihrer Bewohner eine auffallende Homogenität aufweisen, so daß berechtigterweise eigens von einem Stadtviertel gesprochen werden kann.
Die aufwendig, ja luxuriös ausgestatteten Gebäude mit parkähnlichen Gartenanlagen verhinderten bislang eine funktionale Umstrukturierung, wie sie im Südteil von Tingvallastaden inzwischen abgeschlossen ist. (Hier wurden auf dem Gelände einzelstehender Wohnhäuser mehrstöckige Miethäuser mit Ladennutzung im Erdgeschoß errichtet).
Die Geschichte dieses überaus kleinräumigen Viertels reicht bis ins 17. Jh. zurück, als Karlstads Großbürger (es handelte sich überwiegend um Bergwerkspatrone und Kaufleute - vgl. O.MOBERG 1954, S. 141 -, die hier ansässige Bevölkerung kleiner Handwerker und Fischer in das für damalige Verhältnisse abgelegene "Kvarnberget" drängte, in ein Wohngebiet also, das bis zur Sanierungsphase ein Problemgebiet der Stadt blieb.

Beim Brand von 1865 wurde die gesamte Gebäudesubstanz des ursprünglich ausgedehnteren Viertels "Nordwest" vernichtet, allerdings bis zur Jahrhundertwende im gleichen pompösen Stil wiedererrichtet.
Die zentrale und trotzdem ruhige, geradezu idyllische Lage (Flußufer, Bischofspark, "Sandgrund"-Parkanlagen) verleihen dem Wohnviertel auch heute noch Exklusivcharakter, so daß die Sozialstruktur der gehobenen Schichten ebenso erhalten geblieben ist.

c. Wohnviertel "West"

Ähnlich charakteristisch strukturiert wie das nordwestliche Villenviertel ist das zwischen dem ehemaligen Herrensitz "Klaraborg" an der westlichen Spitze von Tingvallastaden, in dem heute ein Teil der Universität untergebracht ist, und dem Nordteil von Pihlgrensgatan gelegene Wohnviertel. Durch Überbauung einiger Grundstücke mit modernen zweistöckigen Häusern verdichtet sich dieser früher ausschließlich mit stilistisch unterschiedlicher und lockerer Villenbebauung besetzte Raum, den die Bausubstanzen der unmittelbaren Umgebung markant überragen.

d. Wohnviertel "Südwest"

Dieses mit fünfstöckigen Wohnblocks sehr dicht bebaute Viertel zwischen den Südteilen von Philgrens- und Fredsgatan wurde als eines der ersten in die Sanierungsprojekte für den Bereich der Innenstadt einbezogen. Auch in dem westlich angrenzenden Kvarter "Älgen" ist inzwischen mit Abbruchsarbeiten begonnen worden, so daß hier in Zukunft die Blockbebauung ihre Fortsetzung findet.
Die zu den Ladenstraßen Drottninggata und Fredsgata ausgerichteten Häuserblocks haben die typische Doppelfunktion, in denen in den Erdgeschossen hochqualifizierte Geschäfte

und Kontore eingerichtet sind, während die darüberliegenden Geschosse als Wohnungen dienen.
Obwohl es sich keineswegs um Komfortwohnungen handelt, sind die Mieten vergleichsweise hoch. Neben der Stadtkernlage ist die Tatsache ausschlaggebend, daß die Gebäude sich in Privathand befinden und daher keine öffentlichen Mittel zur Verfügung stehen, wie bei der uneigennützigen Baugesellschaft "Karlstads Bostads AB". Das Sozialgefüge der Mieter weist daher nicht die in Blockhäusern übliche Mischstruktur auf.

e. Wohnviertel "Südost"

Im Gegensatz zu den übrigen Wohngebieten des Stadtkerns sind die Grenzen dieses Wohnviertels wesentlich fließender auf Grund starker Durchsetzung mit Geschäften und Handwerksbetrieben mit Hofraumnutzung für Lagerungszwecke. Bereits seit 1920 nötigte die zunehmende Dichte der Wohnbevölkerung zum Bau eines engmaschigen Netzes von Wohnblocks, die besonders im Südteil des Viertels in absehbarer Zukunft den städtischen Sanierungsmaßnahmen anheimfallen. Der geringe Wohnkomfort, der das Mietpreisniveau trotz der Gunst der zentralen Lage erheblich senkt, hat zur Folge, daß hier ein hoher Prozentsatz der sogenannten mobilen Sozialschicht (Schüler, Studenten, Gastarbeiter, Wochenendpendler) anzutreffen ist, während die neuen oder modernisierten Baublocks des Viertels die übliche soziale Mischstruktur aufweisen.

D. Kernnahes Wohn- und Gewerbeviertel "Haga"

Die markante Umgrenzung durch den Ostarm des Klarälv, den Eisenbahndamm und schließlich den Prämkanal waren das Haupthindernis für eine gleiche multi-

funktonale Entwicklung wie in Tingvallastaden. Bis 1968 trug Hagabron die Hauptlast des innerstädtischen Verkehrs, erst mit der Erweiterung der ursprünglich nur als Fußgängerbrücke nutzbaren Götgatsbro verbessserte sich die Infrastruktur des Viertels.
Noch um die Jahrhundertwende war die Bebauung spärlich (Hier befanden sich ursprünglich die Gemüsegärten der Kleinbürger der Stadt - vgl. VI OCH VÅR KYRKA 62, S.2), wenngleich eine planmäßige Einteilung in Kvartere und Grundstücke erfolgt war. Inzwischen ist die ehemals rasterartige Grundrißgestaltung durch Überbauung und Veränderung der Straßenführung verschwunden: So ist im heutigen Stadtplan nur noch eine schwache Andeutung des ehemaligen "Kanaltorget" (heute "Hagatorget") erkennbar, der seinerzeit als "Dreiecksmarkt" - heute noch sichtbar im Namen des Kvarters "Trekanten" - eine Erweiterung der Ausfallstraße Nygata und der Kanaluferstraße "Östra Kanalgata" bildete. Auch die frühere Marktfunktion spiegelt sich in geschlossenen Ladenzeilen beiderseits der Nygatan wider, die allerdings bis auf wenige Textilgeschäfte und ein Lampengeschäft nur den täglichen Bedarf der Anwohner von "Haga" zu decken vermögen.
Wenngleich die Bahnlinie einerseits wachstumshemmend und isolierend auf das Viertel wirkte, so zog sie in gleicher Weise kleine Industriebetriebe und Handwerkerbetriebe an, die hier nahe der wichtigen Verkehrslinien inmitten eines immer stärker sich verdichtenden Wohngebietes günstige Standortbedingungen fanden. Allmählich nimmt allerdings die Zahl solcher Betriebe, die vorwiegend in Holzgebäuden untergebracht sind, ab, da sich in Haga seit 1952 in erhöhtem Maße der Wohnungsbau in Form von fünf-bis achtstöckigen Blocks durchsetzt, die mit Privatparkplätzen und Garagen große Flächen beanspruchen.

Entlang Östra Kanalgatan sind mit kleinen, einstöckigen Holzhäusern spärliche Zeugnisse der ursprünglichen Bebauung noch sichtbar, wie sie in peripheren Stadtteilen teilweise breitflächig noch auftreten.
Mit der einschneidenden Veränderung der baulichen Physiognomie von rostbraungefärbten Holzhäusern verschiedener Stilrichtungen zu nüchternen Klinker- oder Betonwohnblöcken mit modernen Inneneinrichtungen hat sich auch die früher homogene Wohnbevölkerung von Haga geändert: Der viertelsbestimmende Anteil der Sozialgruppe"Arbeiter und Handwerker" (Vgl. Adreßbuch Karlstad 1923) nimmt merklich ab zugunsten mittlerer und gehobener Einkommensgruppen, so daß sich auch in "Haga" die Tendenz zur Mischstruktur der Bewohner bestätigt.

E. Wohn- und Verwaltungsviertel "Klara"

Trotz seiner ausgeprägten "Insellage" muß vor allem aus funktionalen Gründen dieses Stadtviertel zur Innenstadt gerechnet werden. Inzwischen ist es durch die Fertigstellung der zweiten Brücke (Klaraborgsbron) über den Westarm des Klarälv auch verkehrstechnisch stärker an "Tingvallastaden" angeschlossen, zugleich wurde aber mit dem Trassendamm, dem Verbindungsstück zwischen Brücke und "E - 18," das Bebauungsareal von "Klara" entscheidend eingeschränkt, das ohnehin in nördliche Richtung (Kaserngatan) durch das Gelände des Värmländischen Regiments begrenzt ist.

"Västra Bron" und der ehemalige Hafen im Westarm des Klarälv bildeten die Ausgangsbasis für die Erweiterung der Innenstadt über das Flußufer hinaus. Die hochwasserfreie Terrasse bot genügend Raum für das Magazingebäude, für Zollgebäude und Stapelplätze. Nach der Eröffnung des neuen Hafens im Südosten der Stadt wurden die meisten

Gebäude überflüssig und abgerissen. Mit der völligen Neugestaltung des Stadtgrundrisses nach der Brandkatastrophe wurde das Gelände von "Klara" ebenfalls in die Planung einbezogen und für den Wohnungsbau freigegeben.
Der ehemalige Umschlagplatz für Eisenwaren "Malmtorget" wurde in Parkgelände umgewandelt.
Während der Zeit von etwa 1880 wurde "Klara" immer mehr bevorzugte Wohngegend prominenter Großbürger von Karlstad (auch heute läßt sich hier eine relativ gehobene Sozialschicht nachweisen), die recht aufwendige bis zu dreigeschossige Villen errichten ließen. G.LINDAHL weist in seinem Aufsatz (1965, S. 108) auf das besonders typische Beispiel des "Sockerslott" (Hybelejensgata) mit seinen Türmchen, Erkern und Pfeilern hin, das 1899 fertiggestellt wurde.
Inzwischen bestimmen drei- bis viergeschossige Miethäuser die zwischen 1955 und 1967 erbaut wurden, das äußere Bild des Viertels, obgleich im nördlichen Teil noch Reste der früher noch ausgedehnteren Villenbebauung vorhanden sind.
Der Innenstadtcharakter dieses Viertels wird in besonderem Maße von Einrichtungen des "tertiären" Sektors betont, die teilweise in eigenen Gebäuden untergebracht sind, teils in die Wohnhausbereiche übergreifen.

Bereits um die Jahrhundertwende wurden die günstigen Standortbedingungen für Theater- und Gerichtsgebäude (Tinghus) in Klara genutzt. Besonders das als Mehrzweckgebäude beanspruchte Theater wirkt mit seiner formenreichen, spätklassizistischen Fassade und seinen aufwendigen Parkanlagen gewissermaßen als Gegenpol zu den Repräsentativgebäuden der Stadt auf dem gegenüberliegenden Ufer, zur Residenz und zum "Stadshotell".

Zu fast gleicher Zeit wurde auch das "Tinghus" an der Södra Klaragata eingeweiht, dessen leuchtend rote Ziegelsteinmauer Erker und Ziertürmchen etwas befremdend neben den modernen und schlichten Zweckbauten der unmittelbaren benachbarten Umgebung erscheinen.
Der große Komplex der Länsregierung mit dem Hauptgebäude zwischen Växnäsgatan und Westarm des Klarälv und einigen Nebengebäuden an der Bryggaregata bildet den Schwerpunkt der Verwaltungseinrichtungen dieses Stadtviertels, der noch von kleineren Kontoren und Büros privatwirtschaftlicher Verwaltungseinrichtungen ergänzt wird, wie z.B. das Gebäude der "Hushållningssällskap" (Malmtorgsgatan) oder das Planungs- und Verwaltungsgebäude von "Karlstads Bostads AB" (Södra Klaragatan).
Trotz der Dichte der Wohnbevölkerung, insbesondere im Nordostteil konnte sich auf Grund der Nähe des Einkaufszentrums von Tingvallastaden kein eigener Geschäftsbereich entwickeln. Es fehlen daher sogar Geschäfte des alltäglichen Bedarfs mit Ausnahme eines Kiosks.
Im Gegensatz zu den übrigen kernnahen Vierteln lockern in "Klara" breitflächige Parks und Grünanlagen, die teilweise schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts errichtet wurden, die bebauten engen Flächen des Viertels auf. Derartige Anlagen lassen die in Schweden früh verbreitete Ansicht erkennen, dem zunehmenden Urbanisierungsprozeß durch Schaffung von innerstädtischen Erholungsräumen Rechnung zu tragen.

2. Älteres Wohn- und Industrieviertel "Südost"

Dieses breitflächig angelegte, von wechselweise Wohngebieten und Industrieflächen durchsetzte Viertel umfaßt mehrere Stadtteile, nämlich

Herrhagen, Tormestad, Lamberget und Örsholmen.
Ähnlich wie bei "Tingvallastaden" bildet auch hier die Haupteisenbahnstrecke in ihrem nordöstlichen Verlauf eine markante Begrenzungslinie und zugleich ein Belastungsmoment für den Stadtverkehr. Außerdem zweigen mehrere Eisenbahnstränge von dieser Hauptlinie ab und umschließen einmal das große Wohngebiet von "Herrhagen" und die inselartig gelegenen Wohnviertel von "Tormestad" und "Lamberget".
Ausgangspunkt für die Entwicklung dieses Viertels war der Ausbau der Hafenanlagen und die als Folgeerscheinung sich ansiedelnden Industriebetriebe im gesamten Südostraum Karlstads. Zugleich entstanden auf den zuvor unbebauten Donationsflächen von "Herrhagen" besonders auf Initiative der Firma "KMW"- Arbeiterreihensiedlungen, so daß dieser bereits um die Mitte des 19. Jh. relativ dicht besiedelte Raum zum bevorzugten Wohngebiet der Industriearbeiter der Stadt wurde. Dieser Entwicklung trugen die Planungsbehörden der Stadt Rechnung, indem öffentliche Mittel für den Ausbau der Straßen und "Kvartere" bereitgestellt wurden.
Während sich "Herrhagen" zu einem der größten Wohngebiete der Stadt entwickeln konnte, blieb das von Anfang an recht bescheidene Wohngebiet von "Tormestad" als "Enklave" auf zwei Kvartere zwischen dem Ostarm des Klarälv und Örsholmsgatan beschränkt, da sich von drei Seiten Industriebetriebe heranschoben.
Auch das mit Herrhagen und Tormestad verwandte Wohngebiet von "Lamberget",das auf einem aus kristallinem Schiefer bestehenden Härtlingsrücken errichtet werden konnte, - das tiefer gelegene Gelände war versumpft und als Wohnungsbauland ungeeignet - ist von allen Seiten von Industrieflächen umgrenzt und daher kaum ausdehnungsfähig.

A."Herrhagen"

Der Name deutet auf ehemaligen Grundbesitz des Stadtgründers Herzog Carl, der hier Äcker, Koppeln und Wald anlegen ließ. Galt dieses maßgeblich von "KMW" noch bis in die Zeit um 1950 in seiner Sozialstruktur und seinem physiognomischen Bild beeinflußte Wohngebiet als typische Arbeiter- und Handwerkersiedlung (Vgl. VI OCH VÅR KYRKA 1962, S. 29), so vollzieht sich heute ein auffälliger Wandel, der noch durch die Verlegung der Hauptproduktionsstätte von "KMW" in das Industriegebiet von "Lamberget" beschleunigt wurde. Ein Teil der alten Produktionshallen auf Verkstadsgatan wurde bereits abgerissen und ein modernes Verwaltungsgebäude an der gleichen Stelle errichtet.
Die erste großflächige Umgestaltung in den Wohnbereichen von "Herrhagen" vollzog sich von 1951 - 52 im Bereich von Strandvägen, wo viergeschossige Wohnhäuser staffelförmig in diesem hier ansteigenden Gelände errichtet wurden.
1970 wurden in einem zweiten Bauabschnitt siebengeschossige Wohnblocks auf einem planierten Felssockel erstellt, die gleichzeitig mit ihren Komfortwohnungen den entscheidenden Durchbruch in das Sozialgefüge des Viertels darstellen. Ohnehin galt der Bereich der Uferstraße "Strandvägen" seit der Jahrhundertwende als "Vorstadt zum zentralen bürgerlichen Karlstad" (VI OCH VÅR KYRKA 1962, S. 31).
Zwischen Karlagatan und Långgatan überwiegen auffallend schlichte Wohnblocks (aus Holz oder verputzten Holzwänden); vielfach deuten Toreinfahrten und Geräteschuppen im Hof auf ein früheres Ackerbürgertum hin. Heute sind noch, vor allem im nördlichen Teil von "Herrhagen" handwerkliche Kleinbetriebe in den Hinterhöfen der Mietshäuser anzutreffen. Die Grundstückspreise

sind hier trotz der überaus dichten Bebauungsweise noch relativ stabil.
Östlich Långgatan nimmt die individuelle Bauweise von Kleinvillen mit ihren typischen Sattel- oder Mansardendächern mit zumeist gepflegten Ziergartenanlagen zu.
Die soziale Struktur in"Herrhagen" beginnt sich - wie mehrfach angedeutet - in jüngerer Zeit zu wandeln. Ein Großteil der früher in "Herrhagen" ansässigen Facharbeiter und Handwerker bevorzugt eine teurere Wohnlage in den westlich gelegenen Stadtvierteln, so daß vielfach in den billigen, aber zumeist unzureichend ausgestatteten Mietwohnungen ungelernte Arbeiter oder einkommensschwache Rentner und Pensionäre anzutreffen sind. Auch leerstehende Wohnungen waren während dieses Mobilitätsprozesses an der Tagesordnung. Erst mit der Einrichtung der Universitätsfiliale stieg der Bedarf an billigen Unterkünften.
Der Ostteil von "Herrhagen ist ein typisches Eigenheimgebiet, in dem kaum eine nennenswerte Bevölkerungsfluktuation stattgefunden hat, so daß die alten Bevölkerungselemente (Handwerker, kleine Angestellte) weiterhin die Sozialstruktur bestimmen.

B. "Lamberget"

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in diesem vom Stadtkern weit entfernt gelegenen Areal mit einer systematischen Bebauung begonnen, die umso notwendiger wurde, als geeignete Wohnungen für Industriearbeiter in "Herrhagen" knapp wurden. Infolgedessen entstanden hier neben zweistöckigen Wohnblocks 1950 die

ersten "Punkthäuser" Karlstads, die im Verein mit weiteren modernen Wohnblocks, einem geschlossenen parkähnlichen Waldgürtel und der abgelegenen Standortsituation dem Wohnviertel den Charakter einer "Trabantenstadt" verleihen.
Dies gilt allerdings nicht für das östlich sich anschließende, gesondert strukturierte Eigenheimgebiet (Lambergsgatan bildet eine markante Begrenzungslinie).

Der unregelmäßige Grundriß, der unzureichende Zustand der nur teilweise asphaltierten Straßen und das unterschiedliche Baugepräge (ältere Mansardenhäuser - moderne Flachbauten) sind formale Kennzeichen einer ungeregelten und unsystematischen Bebauung.
"Lamberget" gilt heute als eines der anziehendsten Wohngebiete Karlstads, in dem sich eine soziale Umschichtung zu Gunsten mittlerer und höherer Einkommensgruppen vollzieht.

C. "Tormestad"

Die dichte Ansammlung von Kleinindustriebetrieben im Nordteil des gesamten Viertels umschließen ein kleinflächiges Wohnareal, dessen Wurzeln auf Werkswohnungen der benachbarten Firma "KMW" zurückgehen.
Die früher eingeschossigen Reihenhaussiedlungen mit Möglichkeiten der Kleinviehhaltung (vergleichbar den Industrieköttern des Ruhrgebietes) sind inzwischen doppelgeschossigen, immer noch firmeneigenen Wohngebäuden oder vereinzelt Eigenheimen gewichen. Die durch Industriearbeiterfamilien gekennzeichnete Sozialstruktur blieb dagegen unverändert. Während sich - wie zuvor angedeutet - in "Herrhagen" ein Wandlungsprozeß in der Bevölkerungsstruktur abzeichnet, konnte sich "Tormestad" als traditionelles Wohngebiet der Industriearbeiter sein ursprüngliches Sozialgefüge erhalten.

3. Innenstadtnahes Wohnviertel "Kvarnberget - Viken"

Dieses südlich der Eisenbahnlinie gelegene Viertel umfaßt die beiden Stadtteile "Kvarnberget" und "Viken". Es demonstriert neben "Orrholmen" wohl am deutlichsten die bauliche Dynamik der Nachkriegsjahre in Karlstad. Die Initiative zu dieser völligen Umgestaltung der vor dem Kriege noch mit schlichten, hüttenähnlichen Holzhäusern planlos durchsetzten Wohngebiete ging von der Stadtverwaltung aus, so daß "stadsplanekontoret" mit der Ausarbeitung eines umfassenden Planes betraut werden konnte, der von 1948 an von der Gemeinnützigen Baugesellschaft "Karlstads Bostads AB" realisiert wurde. In einer ersten Bauphase wurden drei- oder viergeschossige Wohnblocks in lockerer Gruppierung errichtet, die von Park- und Rasenflächen durchsetzt sind. In einer zweiten Phase entstanden nach einer Revision des ursprünglichen Planes noch zusätzlich beiderseits Muraregatan sechs- oder siebengeschossige Punkthäuser, die einen krassen Gegensatz zu den vom Abriß noch verschonten Holzhütten bilden, die vor der Umgestaltung des "Mühlenberges" die typische Wohnweise einer kleinbürgerlichen Einwohnerschaft der Stadt dokumentierten mit kümmerlichen Obstgärten und Wasserversorgung mittels Pumpen. Die vollständige Sanierung von "Kvarnberget" gestaltete sich schwierig, da eine Umsiedlung der in den Hütten noch heute ansässigen Bewohner, die zudem als asozial gelten, angesichts der angespannten Wohnungsmarktlage mit sehr hohen Kosten verbunden ist.

Der dritte, 1957 begonnene Bauabschnitt umfaßte das unterhalb des Bergsockels von "Kvarnberget" gelegene, ziemlich ebene Gelände, das sternförmig von vier Straßen durchschnitten wird. Um die platzartig sich ausweitenden Straßeneinmündungen von "Viken -, Klaraborgs-, Jungmans- und Kvarnberggata" gruppieren sich vier elfgeschossige Punkthäuser aus Stahlbeton, die aus Gründen der

stilistischen Anpassung an die benachbarten Wohnblocks eine Ziegelsteinverblendung besitzen. Inzwischen weitet sich das Wohngebiet auch in östliche und südöstliche Richtung aus, wie zwei siebengeschossige, langgestreckte Hochhausblocks in unmittelbarer Nähe der Punkthäuser anzeigen.
Die planmäßige Blockbauweise von "Kvarnberget" setzt sich in dem von gepflegten Parkflächen umschlossenen Wohnviertel "Viken" fort, das nur auf der Nordseite von Vikengatan noch Bausubstanzen aus der Zeit von 1900 - 1910 enthält, die allmählich im Zuge der Sanierungsmaßnahmen verschwinden. Auch "Wennbergs Mekaniska Verkstad", deren Produktionsanlagen zwischen Wennbergsparken und Konduktörsgatan die westliche Begrenzung der um die Hafenanlagen gruppierten Industriebetriebe darstellen, besteht noch überwiegend aus Holz- und Ziegelgebäuden aus der Zeit vor 1920.
Weiterhin sind noch Gebäudesubstanzen vereinzelt zwischen Viken-und Trädgårdsgatan anzutreffen, die für Wohnzwecke kaum noch geeignet sind und von gewerblichen Betrieben als Lagerraum genutzt werden. Hier befindet sich auch das einzige Lebensmittelgeschäft des Viertels, so daß die Bewohner auf das Einkaufszentrum der Innenstadt, das durch einen Fußgängertunnel unter dem Bahnhofsgelände erreichbar ist, angewiesen sind.

Im übrigen ist das Viertel mit allen notwendigen Grundfunktionen ausgestattet: Die Grundschule befindet sich im zentralen Teil von "Kvarnberget",längs Kvarnbergsgatan gruppiert sich ein Einkaufs- und Versorgungszentrum der unteren Kategorie. Schließlich ist das Altersheim "Rosenbadshemmet" am Städtischen Park zu erwähnen, das den Ostteil von "Viken" abschließt. Die Mischstruktur der beiden Wohnbereiche "Kvarnberget" und Viken", die eine hohe Wohndichte aufweisen, ist kennzeichnend für Miethausbereiche im Besitz der gemeinnützigen Baugesellschaft "Karlstads Bostads AB".

4. Klinikenviertel "Länslasarettet"

Das zwischen den Wohngebieten Sommarro, Marieberg und Kvarnberget angelegte, größte Krankenhaus Värmlands erstreckt sich über ein 17 ha umfassendes Gelände, das mit Mauern und Baumreihen vollständig zu den recht verkehrsreichen und daher lärmerfüllten Straßen Rosenborgsgatan und Älvgatan abgeschirmt ist.

Die zentralen Gebäude dienen der direkten Krankenbetreuung und enthalten außerdem Labor- und Forschungseinrichtungen, die mit drei direkten Zugängen für Notfälle versehen sind. Hier befindet sich außerdem ein Helikopterlandeplatz. Im südwestlichen Randbereich wurde ein kleines"Wohnviertel" für das 1750 Angestellte umfassende Krankenhauspersonal errichtet.
Die von vornherein großzügige Planung des Krankenhauses gestattet weitere infrastrukturelle Verbesserungen.

5. Gartensiedlung "Sommarro - Marieberg"

Die an das Klinikenviertel südlich und nordöstlich angrenzenden Wohngebiete lassen sich auf Grund der gleichen Entwicklung und Struktur zu einem Viertel koordinieren, das durch den Naturpark "Marieberg" in zwei Flügel geteilt ist.

A. "Marieberg"

Die Bebauung dieses Teiles des Wohnviertels gestaltete sich zunächst recht zögernd und beschränkte sich bis etwa Mitte der Zwanziger Jahre auf den Raum zwischen Mariebergs- und Kvarnbergsgatan.
Erst mit der Erschließung und Befestigung des feuchten und stellenweise sehr morastigen Uferstreifens der "Orrholmsvik" dehnte sich die Besiedlung bis hierher aus.

Das heutige Bild von "Marieberg" läßt drei Bauphasen mit einem eigenen Gepräge erkennen. Während die "Kvartere" zwischen Mariebergs- und Kvarnbergsgatan die typische Villenbebauung mit jenen charakteristischen Mansardenholzhäusern aufweisen, die größtenteils zwischen 1910 und 1925 entstanden, wurden anschließend längs des Ufers von "Orrholmsviken" nach einem einheitlichen Bauplan Zeifamilienhäuser mit Walmdach und Rauhputz erstellt. Gemeinsam sind beiden Wohnbereichen großflächige und besonders liebevoll gepflegte Ziergarten- und Obstgartenanlagen, die den in einer dritten Bauphase um 1940 entstandenen zweigeschossigen Wohnblocks zwischen Fruksdal- und Höökgatan gänzlich fehlen, zumals es sich hierbei um billige Mietwohnungen im städtischen Besitz handelt. Außerdem ist ein leichtes soziales Gefälle zwischen diesen beiden Wohnbereichen feststellbar: Die in Privathand befindlichen Villen werden ausnahmslos von finanzstarken Bürgern Karlstads bewohnt (Auffallend ist der hohe Prozentsatz an Akademikern, bedingt durch die Nähe des Schulzentrums "Lärarhöskolan und Mariebergsskolan" und des Krankenhauses. Bei den Mietwohnungsblocks überwiegt der Prozentsatz an unteren und mittleren Einkommensgruppen.

B."Sommarrö"

Das an der Westflanke des ausgedehnten Freizeit- und Vergnügungsparkes "Marieberg" gelegene Wohnviertel erhielt die ersten Entwicklungsimpulse durch Überlassung von Baugrund aus dem Privatbesitz des Bankiers F. Clarholm (VGl. O. MOBERG 1954, S. 142). Obschon 1910 eine Reihe von Holzvillen in"Sommarrö" fertiggestellt waren, verzögerte sich eine dichte Bebauung, bedingt durch die weite Entfernung vom Stadtkern und den späten

Anschluß an das städtische Versorgungsnetz, bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Der unregelmäßige Grundriß und die unterschiedliche Größe der Grundstücke sind physiognomisches Kennzeichen dieser unsystematischen Entwicklung, die allerdings in jüngster Zeit durch Reihenhausanlagen östlich des auf einem Gneissockel liegenden Jugendhauses "Rosenborgs ungdomsgård" unterbrochen wurde.

Im übrigen herrscht in "Sommarrö" eine individuelle Einfamilienhausbauweise vor, die besonders in Flußufernähe besonders aufwendige Versionen zeigt. Die hier auf parkartigen Grundstücken errichteten Luxusvillen deuten auf die in Gewässernähe besonders hohen Grundstückspreise hin, die bedeutend höher liegen, als es der amtliche "taxeringskalender wiedergibt. Dementsprechend wandelt sich die Sozialstruktur der Einwohner: Im westlichen Teil von Sommarrö wohnt eine besonders gutsituierte Bevölkerung, während in den östlichen Teilen die Tendenz zur Mischstruktur herrscht.
Den Wachstumsspitzen des gesamten Viertels sind im südlichen Bereich durch Karlstads Flugplatz Grenzen gesetzt, so daß die ausgedehnten Waldungen zwischen Wohnviertel und Flugfeld in erster Linie Schutzfunktionen besitzen. Umso stärker werden die noch unbesetzten Grundstücke innerhalb des Viertels für die Errichtung von Eigenheimen genutzt, so daß in den letzten Jahren hier eine lebhafte Bautätigkeit zu spüren ist, die zugleich wie in den meisten der älteren Wohnviertel Karlstads infrastrukturelle Probleme aufwirft: Die größten "Kvartere" haben Grundstücke ohne direkten Straßenzugang, so daß eigens Wege über fremdes Eigentum geschaffen werden müssen. Bei planmäßig angelegten Siedlungen wurde dieses Problem durch Sackgassen mit platzartigen Erweiterungen gelöst (Beispiele dafür finden sich u.a. im Südteil von "Marieberg", Kastmansplan und Segerstedtsplan).

6. Junge Wohnsiedlung "Orrholmen"

Diese auf der schmalen Landzunge "Orrholmen" errichtete Siedlung ist ein eindrucksvolles Musterbeispiel architektonischer Gestaltung und kommunal gelenkter Planarbeit (Vgl. Karte 32). Der harte Gneisuntergrund bot für die 10 siebengeschossigen Lamellenhäuser, die ellipsenförmig angeordnet sind, beste Voraussetzungen. Mit dem Bau dieser Häuser wurde 1965 begonnen, in einer zweiten Phase folgte der äußere Kranz zweigeschossiger Reihenhäuser und dreigeschossiger Wohnblocks im Ostteil des Viertels, schließlich im nördlichen Teil 10 rechtwinklig einander zugeordnete dreigeschossige Wohnblocks.
Die hier verwendete Schnellbaumethode mit vorgefertigten Betonteilen ermöglichte es, daß bereits 1967 das Planziel von 900 bezugsfertigen Wohnungen erreicht wurde. 1970 ergab die Einwohnerzählung in Karlstad für "Orrholmen" fast 3.000 Personen.
Eine der planerischen Novitäten des Viertels war der Versuch einer optimalen Bewältigung des Verkehrs, das hieß, daß sowohl der fließende als auch ruhende Kraftfahrzeugverkehr möglichst weit von den Wohnbereichen zu halten war: Tullhusgatan wurde als zentrale Zufahrtsstraße nach Orrholmen vierspurig ausgebaut und durchzieht in einer Schleife die mit einer Betondecke überdachte Großgarage zwischen den Hochhäusern.
Die beheizbare und mit Lüftungsanlagen ausgestattete Parkhalle wurde als Unterstellmöglichkeit für 600 Fahrzeuge ausgebaut, jedem PKW steht ein Parkplatz von 5,5 m^2 zur Verfügung. Im übrigen können Wagen nur auf eigens dafür angelegten Parkplätzen außerhalb der Wohnhauskomplexe abgestellt werden. Die betonierten Wege zwischen den Hausreihen sind nur für den Fußgängerverkehr offen, Ausnahme bilden Krankentransporte oder Taxidienste für ältere Bewohner.

Besonderer Wert wurde von den Planungsbehörden auf eine Auflockerung der Gebäudekomplexe durch Grünanlagen gelegt. So wurden Humusboden auf das Dach der Großgarage transportiert und Rasenflächen, Hecken und Baumgruppen angelegt. Schwieriger gestaltete sich die Begrünung der südöstlichen Landzunge, da umfangreiche Dränagearbeiten in dem Sumpfgelände notwendig wurden.
Die Eigenständigkeit des Viertels wird durch eine Anzahl von zentral angelegten Sozialeinrichtungen und Dienstleistungsbetrieben betont. An der Spitze steht zweifellos der sogenannte "Aktivspielplatz Orrholmsleken", der in Kapitel IV, 12 B, eingehend beschrieben wurde, weiterhin wurden großzügige Sportanlagen (Sportplatz, Tennisplätze an der Südostecke des Viertels) und schließlich die Haupt- und Grundschule östlich von "Orrholmsplan" errichtet. Unmittelbar neben dieser Straßenerweiterung, die mit Parkplätzen ausgestattet ist, befinden sich in einem Flachgebäude ein Supermarkt, ein Café und ein Friseurladen.
Neben den modernen kommunikativen Einrichtungen ist die Bauweise individuellen Wohnbedürfnissen angepaßt, im Nebeneinander von Wohnblocks und Einfamilienreihenhäusern. Der der Öffentlichkeit vorgestellte Bebauungsplan löste unmittelbar nach Bekanntgabe eine große Nachfrage aus, so daß sämtliche Wohnungen in "Orrholmen" im voraus vermietet waren. Ausschlaggebend dafür waren außerdem die geringe Entfernung zum Stadtkern (10 - 15 Minuten Fußweg) sowie die für Karlstad relativ niedrigen Mieten: So beträgt zur Zeit der Grundpreis ausschließlich Heizung 4,5 skr./m^2, außerdem wird ein Mietansatz von 8.900 skr. verlangt.
Die Gesamtanlage von Orrholmen wurde von "allmännyttigt bostadsföretag Karlstads Bostads AB" erstellt, die zugleich die Verwaltung übernommen hat, so daß Mieter unabhängig von ihrer Einkommens- und Sozialstellung aufgenommen werden müssen. Infolgedessen setzt sich in "Orrholmen"

die Bevölkerung aus allen Schichten zusammen (Nach Auskunft des Sozialamtes von Karlstad werden vereinzelt auch "Asoziale" in Neubauwohnungen eingewiesen, um diesen eine Resozialisierung zu ermöglichen).
Eine besonders starke Gruppe bilden Schüler und Studenten, für die eigens 160 Wohnungen mitgeplant wurden.
(Die Integration sozialer Randgruppen und sozialschwacher Bevölkerungsteile wird ohnehin durch gesetzliche Regelung in allen schwedischen Plansiedlungen innerhalb des Mietwohnungsbereichs angestrebt und ist daher ein wichtiger Bestandteil der Städteplanung).

7. Wohnviertel "Nördliche Mitte"

Darunter sollen die deutlich abgrenzbaren Wohnbereiche der geometrischen Mitte der Stadt mit den Stadtteilen Sundsta, Norrstrand und Sjöstad verstanden werden. Die markanteste Grenzlinie bilden Haupt- und Ostarm des Klarälv, über die inzwischen einschließlich der Eisenbahnbrücke fünf Brücken führen, so daß der Fluß seinen trennenden Charakter weitgehend verloren hat und das Viertel an den Stadtkern und die Industrie- und Gewerbeflächen im Süden und Südosten der Stadt angeschlossen ist. Nördliche Begrenzungslinie bildet die im Stadtbereich als Autobahn ausgebaute "E-18", die die Wohnbereiche von "Sundsta und Rud" in ihrem ursprünglichen Zusammenhang zerschneidet.
Der östliche Abschluß des Viertels ist vor allem Kroppkärrssjön, lediglich an seinem Südufer haben Wachstumsspitzen den von Norrstrand zusammenhängenden Stadtteil Sjöstad ausgebildet, während am Westufer eine Bebauung durch den Eisenbahndamm und in jüngster Zeit durch die Schnellstraße "Örrsholmleden" weitgehend verhindert wurde.
Physiognomisch und funktionell lassen sich in diesem Viertel, das die höchsten Einwohnerdichtewerte von Karlstad aufweist, Teilbereiche ausgliedern, die in den folgenden Ausführungen eingehend besprochen werden sollen:

A. "Sundsta"

Das Wohngebiet zwischen Sundstavägen und Norra Strandpromenaden gehört zweifellos zu den elegantesten der Stadt, was sich besonders in einer individuellen Villenbauweise, den überdurchschnittlichen Baulandpreisen und dem hohen sozialen Niveau der Anwohner ausdrückt. Gleichwohl sind hier noch Reste der früheren Bebauung mit Mansarden- und Satteldachwohnhäusern vorhanden, wie sie vor allem auf ehemaligem Donationsgelände in vielen Teilen der Stadt anzutreffen sind. Den als Bauland sehr begehrten Uferwallstreifen, der im Volksmund die treffende Bezeichnung "Goldküste" führt, bewohnen überwiegend selbständige Unternehmer, Ärzte und hohe Beamte.
Östlich Wibeligatan endet die individuelle Eigenheimbauweise zugunsten zweistöckiger Doppelhäuser für je vier Familien. Sie entstanden im Zuge des 1936 aufgestellten "stadplan Sundsta", der eine relativ starre Gruppierung von zwei- und dreistöckigen Reihenhäusern und Wohnblocks um Sundstatjärn vorsah und der inzwischen nicht nur völlig realisiert wurde, sondern durch das Schulzentrum (Sundsta- und Älvkullegymnasium) und die modernen Anlagen der Feuerwehrstation und schließlich der Pfarrkirche "Norrstrandskyrkan" ergänzt wurde, die mit ihrer wuchtigen Holzbauweise ein besonderes stilistisches Element innerhalb des Viertels verkörpert.
Zu erwähnen bleibt noch eine Eigenheimsiedlung im äußersten Norden von "Sundsta". Die aus Fertigteilen errichteten schlichten Holzhäuser waren eigens für eine einkommensschwache Bevölkerung erbaut. Es handelt sich um Gebäude mit quadratischem Grundriß und Flachwalmdach, die einen krassen Gegensatz zu den dreistöckigen Klinkerwohnblocks längs Lignellsgatan bilden.

B. "Rudsvägen - Östra Infarten"

Die in "Sundsta" 1936 begonnene offene Blockbauweise unter Einbeziehung größerer Freiflächen fand eine konsequente Fortsetzung im Stadtteil Norrstrand. Nach einem 1944 aufgestellten Plan wurden östlich von Rudsvägen und südlich von Östra Infarten die mit kleinen Holzhäusern (småhus) unregelmäßig überbauten Kvartere umgestaltet und mit drei- bis siebengeschossigen Wohnblocks besetzt, die hauptsächlich zwei Anordnungsprinzipien zeigen: Einmal den Wechsel zwischen Trauf- und Giebelständigkeit (Rudsvägen), zum anderen eine parallele Gruppierung schräg zur Straße (Östra Infarten), so daß an beiden Straßen sich ein aufgelockertes Bild ohne geschlossene Häuserfluchten ergibt (Den Abschluß Ulvsbyggatan bilden Punkthäuser).

C. "Norrstrand - Ost"

Unmittelbar an die Hochhauskomplexe und Wohnblöcke von "Rudsvägen" schließt sich ein Wohnbereich an, dessen unregelmäßiger Grundriß sowie eine willkürliche Streuung von Eigenheimen und doppelstöckigen Miethäusern von unorganischem Wachstum zeugt. Besonders im Südteil ist das Sozialniveau derart gesunken, daß die städtischen Behörden das "tomträtt" (= Verfügungsrecht über private und öffentliche Grundstücke) in Anspruch nahmen, um eine umfangreiche Sanierung durchführen zu können.
Inzwischen konnte nach dem Abriß baufälliger Holzhäuser zwischen Länsmansgatan und Hagaborgsgatan die Grundschule "Hagaborg" mitsamt einem Sportplatz erstellt werden.
Südlich dieser Anlagen wird in naher Zukunft eine seit langem geplante Verkehrsachse zwischen Rudsvägen und Örsholmleden ausgebaut, die primär die bislang zu isolierten Ostflanke des Wohnviertels erschließen soll, die

ohnehin weder über hinreichende Einkaufsmöglichkeiten noch über Freizeiteinrichtungen verfügt.
Ein auffallend heterogenes Bild zeigt sich auch bei einer Sozialgliederung der Viertelsbewohner, da in zunehmendem Maße mittlere, randlich des Naturparks "Rud" sogar gehobene Einkommensschichten in die als typische Kleinbürgerwohngebiete geltenden Bereiche drängen.

D. "Sjöstad"

Trotz seiner isolierten Lage am Südufer des stark verlandenen Kroppkärrssjö steht dieses Wohnviertel in engem strukturellen Zusammenhang mit dem Ostteil von "Norrstrand", wie die hier verbreitete Eigenheimbauweise mit großen Ziergärten anzeigt. Während längere Zeit jede Bautätigkeit stockte, löste die Fertigstellung von "Örsholmleden" der Verbindungsstrecke zwischen E-18 und dem südlichen Industriegebiet von Karlstad wieder eine gewisse Bauaktivität in diesem Viertel aus, zumal eine Reihe von Einfamilienhäusern dem Straßenbauprojekt zum Opfer fielen und die Bewohner im östlichen Teil von "Sjöstad" neu angesiedelt wurden. Problematisch ist allerdings eine Erschließung von Bauneuland, da sich die hohen Kosten wegen der nur kleinräumlichen Bebauungsmöglichkeit kaum lohnen. Außerdem beanspruchen Gärtnereien und bäuerliche Betriebe größere Flächen.

8. Gartenviertel "Färjestad"

Das Wachstum der Stadt längs des Ostufers des Hauptarms des Klarälv beschränkte sich im Bereich des heutigen Stadtteils Färjestad wegen der steil aufragenden Gneisrundhöcker von "Rud" zunächst auf einen schmalen Ufersaum. Erst durch planerische Initiative der Stadt wurde in jüngster Zeit das reliefierte Gelände von "Rud",das ehemals zu einem kleinbäuerlichen Betrieb gehörte - Die Hofanlagen fielen den Erschließungsarbeiten zum Opfer - für Baugelände erschlossen. Hier ist inzwischen ein eigenes Viertel entstanden.

In "Färjestad" sind heute drei Wohnbereiche unterschiedlicher Prägung erkennbar: Westlich von Färjestadsvägen bis zur Höhe von "Bäckravinen" erstreckt sich ein Wohngebiet, in dem die meisten der unregelmäßig verstreuten Gebäude noch vor 1930 erbaut wurden. Inzwischen ist der größte Teil der Baulücken mit ansehnlichen Einfamilienhäusern besetzt, was zu einer deutlichen Bebauungsdichte geführt hat.

Östlich von Norra Infarten entstand nach einem 1950 aufgestellten Stadtplan ein Wohnviertel mit einer gleichmäßig aufgeteilten Grundstücksfläche, auf der individuell gestaltete sog. Kataloghäuser (Vgl. C.-F.HOLMER 1965, S. 155) stehen. Hier trifft die Bezeichnung "Gartenviertel" primär zu, da die eingeschossigen Flachsatteldächer von hohen Zierhecken, einem dichten Baumbestand und Blumenrabatten umschlossen sind.

Die Bebauung in diesem Teil von Färjestad zögerte sich durch langwierige Bodenuntersuchungen in dem aus Schwemmsanden und feuchtigkeitsstauenden Tonen bestehenden Untergrund hinaus, so daß erst um 1968 die letzten Eigenheime bezugsfertig waren.

Zwischen dem ausgedehnten Sportzentrum von Färjestad und "Bäckravinen" sind die einzigen zwei- und dreigeschossigen Wohnblocks dieses Viertels zu finden, die allerdings mehr oder weniger planlos um ältere Holzhäuser gruppiert sind.
Neben einem kleinen Einkaufszentrum für den Nahbedarf siedelten sich andere gewerbliche Betriebe wie eine chemische Großreinigung, eine Wäscherei und mehrere Autoreparaturwerkstätten mitsamt Tankstelle an.

Die früher wesentlich zahlreicheren kleingewerblichen Betriebe (Schreinereien, Möbelfabriken etc.) prägen die Schichtung der Einwohner, so daß noch heute Handwerker und Industriearbeiter die zahlenmäßig stärkste Sozialgruppe stellen. Der von der öffentlichen Hand geförderte Bau von Eigenheimen und die Bereitstellung billiger Sozialwohnungen ließen kaum eine intraurbane Mobilität aufkommen.

Der Bereich zwischen Ljunggatan und Ulvgatan nimmt eine Sonderstellung hinsichtlich der Sozialstruktur ein, die äußerlich durch die Gruppierung einiger sehr aufwendiger Villen gekennzeichnet wird. Der Bebauung dieses Steilgeländes gingen hohe Erschließungskosten voraus, so daß hier die realen Grundstückspreise zu den höchsten in Karlstad gehören.

9. Plansiedlung "Rud"

Dieses von den Stockholmer Architekten S.G. Holm und S. Blom 1964 in Grundriß und Aufriß entworfene Wohnviertel entspricht in seiner Grundkonzeption der offenen Gruppierung von Wohnblocks mit entsprechenden Grün- und Parkflächen den Wohnvierteln "Orrholmen, Växnäs oder Gräsdalen". Der gesamt Gebäudekomplex ist von den

benachbarten Vierteln durch ein breites Straßenband, im östlichen Teil noch zusätzlich durch einen breiten Waldstreifen mit dem neu angelegten Friedhof "Norra Kyrkogården" getrennt.
Die Erschließung des Geländes für eine Bebauung gestaltete sich ganz besonders schwierig, da nach einer systematischen Rodung des hier sehr dichten Mischwaldes - es wurden inselhaft Baumgruppen stehengelassen, die später in die Grünlandgestaltung des Viertels einbezogen wurden - breite Schneisen in den anstehenden Gneis- und Hyperitfelsen gesprengt und anschließend planiert werden mußten.
Zunächst wurden auf der hochgelegenen Westflanke des Viertels zwei Gruppen von je vier Punkthäufern (achtstöckig) errichtet, dann der Bau von zwei- und dreigeschossigen Wohnblocks, die hakenförmig oder quadratisch geschlossen Hausgruppen bilden, folgte. Die Innenfläche ist zu kleinen Parks mit Kinderspielplätzen umgestaltet worden, die von jedem Autoverkehr frei bleiben. Für den Nahbedarf wurde ein zentrales, auch von den Bewohnern des östlichen Teils von "Färjestad" leicht erreichbares Einkaufszentrum geschaffen, das in langgestreckten Flachbauten untergebracht ist.
Das gesamte Viertel wird wie die übrigen Wohnblockviertel von einem eigenen Heizwerk versorgt.
Da auch "Rud" sich in der Hand der gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft "Karlstads Bostads AB" befindet, fanden hier Bewohner aller Einkommensgruppen eine relativ preiswerte Wohnung.
In einer letzten Bauphase schließlich wurde im südlichen Teil des rund 95 ha großen Geländes von "Rud" ein Schulzentrum (Berufsschule und Hauptschule) sowie randlich des Rudberg-Parks ein Altersheim errichtet; die übrigen Sozialeinrichtungen wie "lekpark und barnstuga" befinden sich in zentraler Lage in unmittelbarer Nähe der Einkaufsstätte.

Bei der Planung dieses Wohnviertels wurde besonders das Problem der Verkehrsentflechtung berücksichtigt, indem der fließende Kraftfahrzeugverkehr in genügend weitem Abstand von den Wohngebäuden über eine kreuzungsfreie Ringstraße, von der eine Stichstraße in den zentralen Versorgungsbereich abzweigt, geführt wird.

10. Waldviertel "Nordost"

Trotz markanter Grenzlinien durch den Bahndamm in Richtung Deje sowie dem Ostteil der hier noch vierspurig ausgebauten "E-18" lassen sich die Stadtteile "Norra - und Södra Kroppkärr" und die in jüngster Zeit fertiggestellte Villensiedlung "Lorenzberg" als ein recht homogen strukturiertes Großviertel, das zugleich die nordöstliche Stadtbegrenzung bildet, zusammenfassen.

A."Södra Kroppkärr"

Der unregelmäßige Grundriß, kenntlich durch eine Reihe von Sackgassen, eine physiognomisch differenzierte Villenbebauung und ein teilweise nicht asphaltiertes Wegnetz skizzieren diesen Teil des Viertels, der gewissermaßen als Ausuferung der Villenbebauung von "Norrstrand" längst nicht den Dichtegrad dieses Viertels erreicht hat, aber inzwischen immer mehr von Haustypen durchsetzt ist, wie sie in "Norra Kroppkärr und Lorensberg" gehäuft auftreten.
Die Wachstumsmöglichkeiten von "Södra Kroppkärr" sind durch Eisenbahndamm, "E-18" und Kroppkärrssjön dreiseitig eingeengt, während zur Ostseite nur ein schmaler Streifen zwischen den Freizeitgärten (Koloniträdgårdar) und dem landwirtschaftlichen Areal von "Kroppkärrsgård" eine Erweiterung der Bauflächen zuläßt.

B. "Norra Kroppkärr - Lorensberg"

Der in zwei Phasen realisierte, aber nach einem Einheitsplan erstellte Nordflügel des Stadtviertels zeigt in seinem Grundriß das gestalterische Prinzip einer weitgehenden "Trennung von Verkehr und Erholung" (Vgl. C.-F. HOLMER 1965, S. 156): Fogdemyrsgatan und Inkörsvägen umschließen und erschließen zugleich als Verkehrshauptachsen das Wohnviertel und bilden zudem die Anschlußlinien an "Södra Kroppkärr". Im übrigen sind keine Durchgangsstraßen vorhanden, sondern das hier streng angewandte "Verästelungssystem" (Vgl. F.JASPERT 1961, S. 298), bei dem schmalspurige Anliegerstraßen - meist sackgassenartig mit Wendeplätzen angelegt - in die Wohnbereiche führen, akzentuiert somit den Wohncharakter des Viertels.
In der Anordnung der Häuser, die mit Ausnahme noch unverkaufter Reihenhäuser in privater Hand befindlich sind, ist ebenfalls ein System erkennbar, das das Stadtviertel als einen vielzelligen Organismus begreift : So bilden die Gebäude unterschiedlich große Gruppen (24 - 155 Häuser/Gruppe), die eine Gemeinschaftsfläche, bestehend aus Spielplatz, Zierparkflächen und Kleinsportanlagen, umschließen.
Das gesamte Wohngebiet wird von Grünflächen in Form von Naturparks gegliedert; diese nehmen etwa die Hälfte der Nutzfläche ein.
Die Versorgung der Einwohner mit alltäglichen Bedarfsartikeln ist durch einen inzwischen fertiggestellten Supermarkt in zentraler Lage (Sälgdungen) gewährleistet.
Schule und Sportplatz befinden sich im Südteil des Viertels, so daß auch die Bewohner von "Södra Kroppkärr" diese Einrichtungen in Anspruch nehmen können.

Außer den nördlich und östlich angrenzenden Waldgebieten bietet der zwei km entfernte Alsternsee mit einer Badeanstalt zusätzliche Freizeitmöglichkeiten, die mit dazu beitragen, daß "Norra Kroppkärr und Lorensberg" zu den beliebtesten Wohngebieten der Stadt gehören.

Im eigentlichen Bebauungssystem nimmt der individuelle Einfamilienhausbau eine untergeordnete Rolle ein. So finden sich besonders im Süden von N. Kroppkärr zweigeschossige Flachdach-Reihenhäuser, östlich davon eine größere Gruppe sog. Kettenhäuser, die mit ihren seitlich geneigten Satteldächern dem Viertel einen architektonisch besonderen Reiz verleihen. Der wohl häufigste Haustyp ist das eingeschossige Satteldachhaus (mit ausgebautem Dachgeschoß), während der Bungalow nur in vereinzelten Gruppen auftritt (Ursache dafür ist vermutlich u.a. das Problem der Schneebeseitigung).

Die Betrachtung der Sozialgliederung ergab einige interessante Perspektiven: Während es sich insgesamt um ein Mischviertel mit mittleren bis gehobenen Einkommensgruppen handelt, läßt sich bei einer genaueren Differenzierung nicht übersehen, daß trotz kommunaler Einflußnahme auf die Gestaltung des Hausbaus in diesem Viertel der Preisunterschied der einzelnen Haustypen in der Verteilung der Einkommensgruppen ihren Niederschlag gefunden hat. So erwarben vor allem Facharbeiter und kleine Angestellte und Beamte die preislich günstigen Reihenhäuser, während sich die individuell gestalteten "Kataloghäuser" in der Hand mittlerer bis gehobener Einkommensschichten befinden.

11. Älteres Wohnviertel "Romstad - Strand"

Die Hauptverkehrsstraße Växnäsgatan trennt die beiden physiognomisch und strukturell gleichgearteten Stadtteile "Romstad und Strand", die andererseits durch Bahndamm und Westarm des Klarälv eine markante Umrahmung besitzen, die sie zu einem in sich geschlossenen Wohnviertel eruiert.
Anhand älterer Stadtpläne läßt sich nachweisen, daß noch um die Jahrhundertwende sich hier eine völlig ungeordnete Wohnungsbauweise ausbreitete, die erst nachträglich durch die Einteilung der Grundstücke in vermessene Kvartere eine gewisse Regulierung erfuhr. Weiterhin schränkte das feuchte Gelände zwischen Skoghallsvägen und Änggatan lange Zeit die Bautätigkeit ein, so daß vor allem der durch die Uferbefestigung hochwasserfreie Uferstreifen besiedelt wurde.
Ein Zusammenwachsen des Viertels mit dem Stadtteil Klara verhinderte zunächst der Bahndamm und in jüngster Zeit die Fertigstellung der Zufahrtsstraße zur "E-18", Karl IX:s-gatan. Bei der inselartigen Bebauung beiderseits Kamrersgatan handelte es sich um Lagerschuppen einiger Firmen, zu denen auch Kleinwohnhäuser gebaut wurden. Inzwischen ist das gesamte Gelände zwischen Bahndamm und Zufahrt planiert. Die Phase der dichtesten Bebauung in Strand und Romstad spielte sich etwa zwischen 1908 und 1924 ab. In dieser Zeit wurde der ökonomisch effektivere Bau von zweigeschossigen Doppelhäusern mit verputzten Holzfassaden bevorzugt. Im übrigen herrscht der Villenhausbau vor, der allerdings durch Einfamilienreihenhäuser aus vorgefertigten Teilen in den Randbezirken des Viertels eine gewisse Abwechslung und Neubelebung erfährt.
Schule, Sportplatz und Einkaufsmöglichkeiten und Postfiliale liegen relativ zentral beiderseits Växnäsgatan und sind über die Hauptverkehrsstraßen Romstadsvägen und Skoghallsvägen auch von den Randbereichen des Viertels schnell erreichbar.

Die Sozialgliederung ergibt ein bunt gemischtes Bild aller Einkommensgruppen, wobei im Stadtteil "Strand" bedingt durch höhere Grundstückspreise, mittlere und gehobene Einkommensgruppen überwiegen, während in Romstad der Grundstücksmarkt weitgehend in der Hand der Stadt liegt und daher Spekulationen durch eine soziale Preispolitik verhindert werden.

12. Südwestliches Randviertel "Zakrisdalsvägen"

Dieses im äußersten Südwesten der Stadt gelegene Wohnviertel gehört administrativ mit seinem Nordwestflügel zum Stadtteil "Gräsdalen" und seinem Ostflügel zum Stadtteil "Romstad".
Die Kvarternamen, wie beispielsweise "Musköten, Mörsaren, Granaten"u.a. weisen bereits darauf hin, daß die Errichtung des nahe gelegenen Munitionswerkes "Zakrisdalsverken" den Impuls für die dichte Bebauung in der städtischen Randzone gab.
Drei Jahre nach der letzten Ausbauphase des Werkes, nämlich 1952 wurden die ersten dreigeschossigen Wohnblocks beiderseits von Artillerigatan von der gemeinnützigen Baugesellschaft "Karlstads Bostads AB" für einen Teil der Belegschaftsmitglieder der staatlichen Fabrik fertiggestellt. Dazu wurden in Privatinitiative eine Gruppe von 18 zweigeschossigen Doppelhäusern errichtet. Einen krassen Gegensatz zu den schlichten Wohnblockreihen bilden die durch die Eisenbahnlinie getrennten Villen im nordwestlichen Teil des Viertels, die in einem von Rundhöckern stark zergliederten Gelände nach einem 1953 erstellten Plan errichtet wurden.
Die konventionelle und folglich kostspielige Bauweise (Klinkerverblendung) fand naturgemäß nur in gehobenen Einkommensgruppen Käufer. Es handelt sich - ähnlich wie im östlichen Teil des Wohnviertels - vorwiegend um Belegschaftsmitglieder des Munitionswerkes (Leitende

Angestellte). Auch im östlichen Teil des Viertels setzt sich die Einwohnerschaft aus Facharbeitern und Technikern des Werkes zusammen.
Infolge der nur geringen Einwohnerzahl des Viertels konnte sich kein leistungsfähiges Einkaufszentrum trotz der Entfernung zum Stadtzentrum herausbilden. Lediglich ein kleiner Konsumladen, eine Filiale der städtischen Sparkasse und eine Tankstelle sind vorhanden.

13. Junge Wohnblocksiedlung "Gräsdalen"

Ähnlich wie die Projekte von "Orrholmen, Kvarnberget oder Rud" wurde hier von den Planungsbehörden der Stadt 1961 ein Gesamtkonzept für eine Großblocksiedlung mit insgesamt 1.100 Wohnungen erstellt, von denen die meisten bereits 1965 bezogen waren.
Auch hier wurde das Prinzip der aufgelockerten Wohnblockgruppierung verwendet; insgesamt 10 Blockeinheiten umschließen größere Freiflächen, bestehend aus Rasen oder nichtgerodeten Baumgruppen. Das Viertel wird außerdem von einem breiten Grünstreifen von 2 ha Größe in zwei Flügel geteilt, der neben der Naherholung die Aufgabe hat, den Fußgängerverkehr hindurchzuleiten, zumal an beiden Enden von "Gruvlyckeparken" zwei Grundschulen stehen.
Die Bewältigung des Kraftfahrzeugverkehrs fand eine besonders glückliche Lösung: Während die breit ausgebaute Gruvlyckeväg in das geometrische Zentrum des Viertels, in dem zugleich ein Einkaufszentrum, Wende- und Parkplatzmöglichkeiten und Endstation des städtischen Busverkehrs bestehen, führt, umgreift Gruvgången den Westflügel des Viertels, um schließlich in Höhe der

Oskarslundskola mit einer Wendemarke zu enden (Garagenzeilen und Parkplätze befinden sich unmittelbar neben der Straße, so daß die Innenflächen der Wohnblocks völlig verkehrsfrei bleiben).
Die Verwandtschaft des Wohnviertels mit den übrigen neuerrichteten Planvierteln der Stadt zeigt sich auch in der gemischten Sozialstruktur der Einwohnerschaft; ebenfalls stehen Schülern- und Studentenehepaaren verbilligte Wohnungen zur Verfügung.
Die Wohnbereiche werden an der Nordostseite von einem kleineren Komplex von Industrieanlagen (Vgl. Kapitel IV, 8) ergänzt.

14. Wohn- und Industrieviertel "Växnäs"

1950 wurde mit dem Planungsobjekt "Växnäs" begonnen und in drei Bauabschnitten erstellt. Das hier relativ ebene Gelände mit seinen Direktanschlüssen an die "E-18" und der Eisenbahntransportmöglichkeit (ASG'godsterminal) bot auch für Industrie und Gewerbe beste Voraussetzungen, so daß in "Växnäs" das einzige Beispiel eines Gesamtprojektes von Wohn- und Industriegebiet in Karlstad vorhanden ist.
Zum Schutz der anliegenden Wohnbevölkerung wurde ein breiter Grünstreifen angelegt, außerdem wurden nur Betriebe angesiedelt, die ohne Schmutz- oder Lärmbelästigung (Druckereien, Autowerkstätten u.a.) arbeiten.
Der Wohnteil des Viertels läßt sich in drei deutlich unterschiedliche Bereiche gliedern:

A. Wohnblocksiedlung "Karmgatan"

Die Grundstruktur des Wohnkomplexes mit ihrer lockeren Bebauung mit Lamellen und

Blöcken sowie großzügigen Grünanlagen ähnelt dem von "Gräsdalen", unterscheidet sich aber im Typenreichtum der Gebäude. So stoßen im südlichen Teil siebengeschossige Hochbauten mit Flachdach rechtwinklig an dreigeschossige Wohnblocks mit Flachsatteldach.
Den beiden von Karmgatan getrennten Gebäudekomplexen liegt ein strengeres Ordnungsprinzip zugrunde, da die einzelnen Blöcke parallel in sich, aber schräg zur Straße verlaufen. Teilweise bilden flache und langgestreckte Garagenbauten das Verbindungsstück zwischen den Häuserzeilen.
Die Ziegelfassaden und umlaufenden Balkons lockern noch zusätzlich das starre Ordnungsgefüge der Bauwerke auf.

B. Reihenhaussiedlung "Sixbacken"

Getrennt durch den Park "Stenhagen", der einen Teil eines ehemaligen bäuerlichen Gehöftes bildete, schließt sich westlich der Wohnblocks eine kleinere Reihenhaussiedlung an, die "som ett band mellan hyreshus massivet på Sixbacken och villorna på Fredricelund" (C.-F. HOLMER 1965, S. 155) gedacht ist.

C. Villensiedlung "Fredricelund"

Diese nach einem Plan von 1957 erstellte Wohnsiedlung bildet den Westflügel des Viertels.
Von der ursprünglich lockeren Bebauung, die sich auf Felssockeln beiderseits an der Landstraße Hagalundsvägen entlangzog, konnte sich der größte Teil erhalten, so daß nur südlich des Parkstreifens "Blomsterleden" die Bebauungspläne durchgeführt werden konnten. Dazu waren allerdings umfangreiche Dränagearbeiten notwendig, die eine

schnellere Ausdehnung der Gebäude nach Westen lange Zeit hinauszögerten. Nördlich von Hagalundsvägen konnte einer möglichen Zersiedelung, wie sie in Ansätzen zwischen Västra und Östra Gustafsbergvägen anzutreffen ist, durch einen Bebauungsplan Einhalt geboten werden. Auch hier sollen Eigenheime nach der früher erwähnten Katalogmethode entstehen.

Die hohe Bevölkerungsdichte von "Växnäs" sowie die beträchtliche Entfernung vom Stadtzentrum machte den Bau eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums erforderlich, das an der Petersbergsgata einen günstigen, von allen Seiten leicht erreichbaren Standort besitzt. Hier wurden 2 Supermärkte, 1 Filiale der Stadtbibliothek, 5 Zahnarztpraxen, 1 Apotheke, 1 Postfiliale, 2 Banken, 1 Konditorei, 1 Tabaks- und Zeitungsgeschäft, 1 Manufaktur-, 1 Textil- 1 Blumen- 1 Farbengeschäft und schließlich je 1 Damen- und Herrenfriseur[laden] errichtet. Dazu kommen öffentliche Einrichtungen, wie Grundschule, Tages- und Freizeitheim, Spielschule und Freizeitgarten. In der Sozialstruktur ist die Nachbarschaft des Industrie- und Gewerbegebietes zu spüren, infolgedessen ist der Anteil an Facharbeitern in der Mietwohnungsbevölkerung auffallend hoch, in den Reihenhaus- und Villengebieten überwiegen wie in fast allen Vierteln mit ähnlichem Modus mittlere und höhere Einkommensgruppen.

15. Nördliche Stadtrandsiedlung "Råtorp"

Zum Schluß ist jenes Viertel im äußersten Nordwesten Karlstads zu erwähnen, das noch bis 1934, dem Zeitpunkt seiner Eingemeindung, äußerst dünn besiedelt war. Mit dem Ausbau der Verbindungsstraßen

zur Innenstadt und dem später folgenden Anschluß an das städtische Versorgungsnetz erhielt das Viertel wichtige Entwicklungsimpulse. Dabei wirkte sich besonders die große Nachfrage nach billigen Baugrundstücken nach dem Kriege aus, die zu einer etwas regellosen Bebauung mit Einfamilienhäusern führte.
Um der extremen Isolation vom übrigen Stadtkörper zu begegnen, - Der Südteil grenzt an das Manöverfeld des Värmlandregimentes und ist mit einem Drahtzaun abgeriegelt, während die Eisenbahnlinie nach Kil die Stadt- und Bebauungsgrenze darstellt - wurde Råtorpsvägen um mehr als das Doppelte verbreitert und mit einer Verbindungsstraße zur E-18 ausgestattet.
Die intensivste Bebauungsphase begann etwa um 1960, als Siedlungs- und Baugesellschaften Grundstücksgelände aus städtischem Areal aufkauften und Eigenheimkomplexe (Reihenhaus- oder Kataloghausgruppen) errichteten.
Nur am Ostrand des Dyeparks entstand eine Gruppe doppelstöckiger Wohnblocks durch die "Bostadsrättsföreningen-Deimos".
Die schmale Nordflanke des Viertels bietet die vorläufig einzige Erweiterungsmöglichkeit der Bebauung, die folglich die Gemarkungsgrenze nahtlos zur Nachbarkommune Grava überschreitet.
In der Bevölkerungsstruktur lassen sich einige Leitlinien feststellen: Der schmale Uferstreifen zwischen Klarälv und Råtorpsvägen, der wegen der hohen Böschung relativ hochwassergesichert ist, ist mit den Feudalvillen einer besonders finanzkräften Bevölkerungsschicht bebaut. Bereits auf der gegenüberliegenden westlichen Seite, etwa bis zur Höhe von Fjärstadsgatan bewohnt ein größerer Prozentsatz von Handwerker- und Facharbeiterfamilien die hier gehäuft auftretenden Mansardenholz-

häuser, aber auch die um 1968 angelegten Reihenhausgruppen nördlich des Dyeparks wurden wegen der schlichten und einfachen - daher preisgünstigen - Bauweise von "schwächeren" Einkommensgruppen erworben.
Für die übrigen Gebäudekomplexe gilt die in Karlstad übliche Mischstruktur.
Während das Viertel über die notwendigen öffentlichen Einrichtungen, wie Schule, Kirche, Spielschule und -platz verfügt, waren die Bedingungen für ein "Nahbedarfseinkaufszentrum" auf Grund der langgestreckten Grundrißform von "Råtorp" wenig günstig, so daß nur einige kleine Lebensmittelläden und Kioske am Råtorpsväg zu finden sind.

Kapitel VII

Zusammenfassung und Ausblick

In einem abschließenden Kapitel sollen noch einmal zusammenfassend die Ursachen und Gründe für die Komplexität und Dynamik der värmländsichen Hauptstadt angesprochen werden, deren Profil und Struktur einer kontinuierlichen Veränderung unterzogen war. Jener Umwandlungsprozeß setzt sich gegenwärtig fort und gewinnt durch eine in ganz Schweden konsequent durchorganisierte Planungsinitiative eine zukunftsweisende Bedeutung.
Ohnehin verdankt Karlstad den Beginn seines Wachstums zur bedeutendsten Stadt am Vänersee dem Weitblick und planerischen Impuls seines Gründers, des Herzogs von Södermanland, der die Lagegunst des in frühmittelalterlicher Zeit entstandenen Gerichts- und Marktplatzes auf einer Rundhöckerinsel zwischen den beiden Hauptarmen des Deltas des Klarälv erkannte und zu einem wichtigen Handels- und Hafenort ausbaute.
Planung und Neugestaltung der Stadtkonzeption sind geradezu traditionsbedingte Elemente in Karlstad, wobei die teilweise katastrophalen Flächenbrände - so tragisch sie waren - auslösender Faktor waren und zugleich von den Bürgern der Stadt ein Höchstmaß an Eigeninitiative und Mithilfe verlangten.

In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts vollzog sich mit der Ansiedlung von Metallhandwerksbetrieben, die sich in kurzer Zeit zu hochspezialisierten Werkstattindustrien entwickelten, ein für Karlstad einschneidender physiognomischer und funktionaler Wandel. Der Siedlungsraum, der durch die beiden Deltaarme eine über Jahrhunderte

hin markante physiogeographische Begrenzung erfuhr, wuchs auf Grund der rasch ansteigenden Bevölkerung schließlich über die Flußarme hinaus und bildete hier zunächst regelloses Wohnareal, das schließlich durch infrastrukturelle Maßnahmen von Seiten der Stadtverwaltung im Laufe der Zeit urbane Züge gewann.

Wenn auch die vielseitigen ökonomischen Kräfte einer leistungsfähigen Industrie und eines exportorientierten Handels das Gepräge der Stadt trotz zeitweiliger Stagnation entscheidend bestimmten, so darf nicht die dominierende Rolle von Verwaltung und Kulturleben für das Wachstum der Stadt übersehen werden. Bereits 1647 wurde der Ort Bischofssitz, 1779 Residenzstadt; die in jüngster Zeit durchgeführte Einrichtung einer Lehrerhochschule und Universitätsfiliale sind weitere Folgeerscheinungen in einer Stadt, die im gesamten Westen Mittelschwedens ohne Konkurrenz geblieben ist. Damit wird zugleich die zentralörtliche Bedeutung der Stadt Karlstad unterstrichen, deren Verflechtungsbereich stellenweise in die benachbarten Provinzen hineinragt.

All diese, in der vorliegenden Untersuchung analysierten und beschriebenen Faktoren bestimmen das individuelle Bild der Stadt, das seinen wohl typischsten Ausdruck in den so deutlich differenzierbaren Vierteln gefunden hat. Dabei lassen sich verschiedene Entwicklungsstrukturen erkennen: Der vom Handel und der Verwaltung bestimmte Innenstadtbereich beschränkt sich längst nicht mehr auf den historisch vorgewiesenen Kernraum um den "Großen Marktplatz", sondern greift immer stärker in die Südteile von "Tingvallastaden", die früher reines Wohngebiet waren, oder "Klara" sogar mit Verwaltungsbehörden über den Westarm des Klarälv.

In den Wohngebieten überwiegt trotz des nach dem Zweiten Weltkrieg besonders intensivierten Mietwohnungsbaus, der mit einer Reihe von Punkthäusern und großen Baublockkomplexen geradezu das Panorama der Stadt beherrscht, ja fast ein großstädtisches Bild widerspiegelt, noch immer der individuelle Einfamilienhausbau (nach E.WIRÉN u. E.HAMRIN O.Z., S. 5, nimmt die Eigenheimwohnform in Schweden deutlich ab). Gewiß spielen hierbei die Grundstückspreise, die der allgemeinen Teuerung nicht in gleicher Weise gefolgt sind, eine Rolle, aber als ebenso ausschlaggebendes Moment muß die in Schweden weitverbreitete Tendenz zu einem nach Außen hin völlig abgegrenzten Anwesen betrachtet werden. Dies mag gleichzeitig mit ein Grund für die Tatsache sein, daß in Karlstad Eigentumswohnungen nicht gebaut werden.
Ein höchst schwieriges Problem erwächst aus der Frage, wieweit innerhalb der Wohnviertel räumlich abgrenzbare Sozialeinheiten auftreten, da durch eine gezielte staatliche Einflußnahme auf das Lohngefüge und schließlich den Bausektor und die Stadtsanierung - sie ist in Karlstad beinahe abgeschlossen - eine soziale Nivellierung verschiedener Einwohnergruppen mehr oder weniger erreicht wurde. Außerdem fehlen in dem modernen Wohlfahrtsstaat Schweden weitgehend Vorurteile gegenüber anderen Sozialgruppen. Unterschiedliche Vermögensverhältnisse haben in Karlstad trotzdem zur Herausbildung sozial bestimmter Wohnviertel geführt, die allerdings längst nicht die gleiche Ausprägung erreicht hat, wie sie beispielsweise in den meisten Industriestädten der Bundesrepublik zu finden ist.

Die zukünftige Entwicklung Karlstads steht ganz im Zeichen der in Schweden staatlich organisierten regionalen Neugliederung, die der fortschreitenden Landflucht der

schwedischen Bevölkerung in die städtischen Bereiche Rechnung trug (1930 betrug der Anteil der Gesamtbevölkerung Schwedens in sog. "tätorter" 49%, 1960 waren es bereits 73%, bis 1980 rechnet man mit 86%). Eine derart massierte Verstädterungstendenz hängt zweifellos mit dem Bestreben der Bevölkerung zusammen, in einer besseren Sozialumgebung zu wohnen und zugleich wesentlich günstigere Verdienst- und Ausbildungsmöglichkeiten zu erhalten (Vgl. ÅKE LUNDELL 1965, S. 236).

1952 wurden die ersten Kommunen zu Großeinheiten zusammengeführt. 1962 erließ die Zentralregierung in Stockholm zusätzlich allgemeine Richtlinien zur Neueinteilung der Kommunalgrenzen: "Därvid har den s.k.centralortsprincipen varit av grundläggande betydelse" (ÅKE LUNDELL 1965, S. 237).
Einer der ersten Verwaltungsakte war die Bildung sog. Kommunblöcke (schwed. "kommunblock"), indem zusammenhängende Wirtschaftsräume und Wohngebiete einem Zentralort zugeordnet wurden mit dem Ziel der späteren Vereinigung zu einer Großgemeinde.

Schon ein Jahr nach dem Erlaß der Regierung, nämlich am 19. Dezember 1963 wurde Värmlands län mit seiner Hauptstadt Karlstad in die Planungsarbeiten einbezogen. Speziell für den Raum Karlstad entstand in Zusammenarbeit mit der Stockholmer Stadtplanbehörde "Eglers Stadsplanebyrå AB" im stadsplanekontor" von Karlstad ein sog. Übersichtsplan "för Karlstads Planeringsregion", der die fünf Kommunblöcke Karlstad (Grava kommun, Karlstads stad, Nors und Nyeds kommuner, Väse kommun und församling), Forshaga (Forshaga köping, Ulleruds kommun), Grums (Eds kommun, Grums köpung, Värmskogs församling), Kil (Boda församling, Frykeruds und Stora Kils kommuner) und Skoghall (Hammarö köping) umreißt.

Der 1968 veröffentlichte Plan gibt Richtlinien und Tendenzen in der Entwicklung des untersuchten Raumes wieder, die bis zum Jahr 2000 reichen (Vgl. SKISS 1967 TILL ÖVERSIKTSPLAN FÖR KARLSTADS PLANERINGSREGION, S. 1 - 64). Es waren umfangreiche Voruntersuchungen notwendig, die sich u.a. mit der Frage nach der Erschließung neuer Industrie- und Wohnflächen, mit Problemen der Verkehrs- und Wasserversorgung, dem Umfang und der architektonischen Gestaltung neuer Wohnungen und schließlich mit Fragen des Naturschutzes und der Freizeitgestaltung befaßten.

Von grundlegender Bedeutung waren die Untersuchungen über die Bevölkerungsentwicklung. Allein für den Kommunblock Karlstad prognostiziert der Übersichtsplan für das Jahr 2000 eine Verdoppelung der gegenwärtigen Bevölkerung von rund 60.000 E., wobei naturgemäß die Stadt Karlstad die höchste Zuwachsrate verzeichnen wird.

Weiterhin sieht die Disposition des Planes besonders für den Dichteraum Karlstad ein wohlausgewogenes Verhältnis von Wohn-, Industrie-, Verkehrs- und Erholungsflächen vor. Für den steigenden Kaufbedarf der Bevölkerung wird in peripherer Lage (Kronopark) ein eigenes Einkaufszentrum errichtet, wodurch zwar die fatale Parkplatzsituation der Innenstadt gelöst werden kann, zugleich aber tritt das Problem eines möglichen Funktionswandels des multifunktionalen Kernraumes auf.
Inzwischen sind in Karlstad durch die Bildung der "Storkommun Karlstad" (1971) die administrativen Voraussetzungen geschaffen worden, um die nicht bindenden Vorschläge des Übersichtsplanes in einem "Detailplan" zu präzisieren und allmählich zu realisieren.

Demnach ist es keineswegs von den Planungsbehörden beabsichtigt, die eingemeindeten"Dichteorte" (tätörter) mit Karlstads Stadtkörper zusammenwachsen zu lassen, damit von vornherein die Zersiedlung stadtperipherer Räume verhindert werden kann. So wurden eigens Landschaftsschutzzonen mit Waldstreifen und Wasserflächen innerhalb der "Planungsregion" ausgesondert, die einerseits den Bedarf der Stadtbevölkerung nach Erholungs- und "Freizeitraum" erfüllen, zum anderen als BEbaunngsgrenze dienen. In sämtlichen Schutzzonen ist der Bau von Flugplätzen, Schießplätzen, die Anlage von Autoverkehrsstraßen, Mülldeponien und Industrieanlagen untersagt sowie die Errichtung von "Sommerhäusern" nach strengeren Maßstäben geregelt (Zur Zeit sind in der Planungsregion Karlstad rund 4.000 Sommerhäuser vorhanden. Für 1980 rechnen die Planungsbehörden mit einem Ansteigen der Zahl auf 12.500).

Das "Planmodell" Karlstad 1980" sieht also ein wohlausgewogenes Verhältnis von Wohngebieten, Industrie- und Freizeitflächen vor, das der Wachstumsdynamik der värmländischen Hauptstadt gerecht wird und einer geordneten Entwicklung die Wege weist.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Abkürzungen:

GR = Geographische Rundschau
Lund Stud.in Geogr. = Lund Studies in Geography
SGÅ = Svensk geografisk årsbok
Rp. = Rapporter
V.F.o.N. = Värmland förr och nu;Meddelanden från Värmlands Fornminnes och Museiförening
PM = Petermanns Geographische Mitteilungen, Gotha

AHLBERG,G.: Population trends and Urbanisation in Sweden 1911-5o; Lund Stud.in Geogr.16,Lund 1956

AHLMANN,H.W:son u.a.: Sverige - Land och Folk; 3 Bde., Stockholm 1966

ders.: De norska städernas geografiska förutsättningar; Ymer 1917

ders.: En ekonomisk - geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter; Ymer 193o

ders.+ EKSTEDT,I.- JONSSON,G.- WILLIAM-OLSSON,W.: Stockholms inre differentiering; Stadskolegiets utlåt.o.mem. Stockholm 1934

AHLSTRAND,C.E.: Orientering om Karlstads hamn; Informationsbrosch. Karlstad 1960

ders.: Ny Kaj i Karlstads Hamn; Särtryck ur Stadsbyggnad,nr.6, Stockholm 1959

AKTIEBOLAGET KMW; Werkbroschüre, Karlstad 1932 und Karlstad o.J.

ALLGEMEINE STADTGEOGRAPHIE; in: Wege der Forschung,Bd.181,hrsg. v.P.Schöller, Darmstadt 1969

AMÉEN,L.: Stadsgeografiska studier över Linköping; SGÅ, Lund 1958

ANDERSSON,J.: Schwedische Geschichte; München 1950

ÅNGSTRÖM,A.: Sveriges klimat; Stockholm 1958

ARPI,G.: Sveriges Nutida Näringsliv; Stockholm 1958

BARTELS,D.: Nachbarstädte,Eine siedlungsgeographische Studie anhand ausgewählter Beispiele aus dem westlichen Deutschland; in: Forsch.z.dtsch.Landeskde.,Bd.12o, Bad Godesberg 196o

BOBEK,H.: Grundfragen der Stadtgeographie; in: Geographischer Anzeiger,28.Jg.,1927, S.213 - 224

BLÜTHGEN,J.: Touristik und Geographie in Schweden; in:Die Erde, Bd.II,1952

ders : Erlangen.Das geographische Gesicht einer expansiven Mittelstadt; Erlangen 1961

ders. : Die Erlanger Stadtviertel, Versuch einer geographischen Gliederung der Stadt; in: Mitteilungen d.Fränkischen Geographischen Gesellschaft, Bd.18,Nürnberg/Erlangen 1971, S.1 - 29

BOSAEUS,B.: Uppsala Stad och Omland; Uppsala 196o

BOUSTEDT,O.: Die Stadt und ihr Umland;in: Raum und Wirtschaft, Bremen - Horn 1953

BRACHER,U.: Geschichte Skandinaviens; Stuttgart,Berlin,Köln, Mainz 1968

CHRISTOFFERSON,B.: Karlstad; Stockholm 1961

CREDNER,W.: Landschaft und Wirtschaft in Schweden; Breslau 1924

DAHL,S.: Karten zur Geographie des schwedischen Innenhandels; in: GR,Bd.7,1955,S.163-68

DAHLMAN,A!: Karlstads Stadsfullmäktiges Verksamhet och Stadens Utveckling under de sista 5o åren; Karlstad 1913

DALGREN,L.: Karlstads Stads Historia; Bd.II,Karlstad 1939

DIE GLIEDERUNG DES STADTGEBIETES; Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte,Bd.42,Raum und Bevölkerung 7, Hannover 1968

DÖRRIES,H.: Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie; in: PM.Ergänzungsheft Nr.209, 1930,S.310-25

EDESTAM,A.: Karlstads Stift och dess Herdaminne; in: V.F.o.N.,1959,Jg.57,S.9-28

EIMER,G.: Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich (1600-1715) Lund 1961

EKSTEDT,I. - LÖFBERG,S. - RUDBERG,S.: Stadsgeografiska studier över Uppsala; Geographica 15,Uppsala 1944

ENEQUIST,G.: Zur Siedlungsgeographie Schwedens; in: GR,Bd.7, 1955,S.161-63

EN VERKSTAD I KARLSTAD 1875 - 1950; Minnesskrift;hrsg.v.AB.C.J. Wennbergs Mekaniska Verkstad, Karlstad 1950

ESPELIN,J.: Karlstads Metall under ett halvt Sekel; Karlstad 1947

FASTIGHETSTAXERINGS-KALENDER FÖR KARLSTADS STAD; zusammengestellt v.S.Andersson, Karlstad 1965

FÖRSLAG TILL GENERALPLAN FÖR KARLSTAD; avgivet år 1954 av stadsplanekontoret i Karlstad

FÖRSTER,H.: Funktionale und Sozialgeographische Gliederung der Mainzer Innenstadt; in:Bochumer Geographische Arbeiten,Heft 4, Paderborn 1968

FRILUFTSLIV RUNT KARLSTAD; hrsg.v.Karlstads idrottsstyrelse, Karlstad 1945

FURUSKOG,J.: Vårt Land; Stockholm ^{4}1955

GABLERS WIRTSCHAFTS-LEXIKON; hrsg.v.R.u.H.Sellien, 2 Bde. Wiesbaden ^{4}1960

GEER,DE E.: Emigrationen i Västsverige i slutet av 1800- talet; Geogr.institutet vid Stockholms högskola,Nr.120, Stockholm 1959

GEJER,R.: Karlstads Hamn, Minnesskrift; Karlstad 1938

GODLUND,S.: Urbaniseringen i Sverige; 1.Göteborg 1961, Stockholm 1964

GUSTAFSSON,B.: Karlstads stift i kyrkogeografiskt perspektiv; in: V.F.o.N.,Jg.57, S.220-48

HANDELSKAMMAREN I Karlstad; meddelande 1967, Jg.54,Heft 1, Kristinehamn 1967

HANDLINGAR RÖRANDE PRÄSTMÖTET I KARLSTAD 1959; Karlstad 1960

HANNEBERG,D.u.a.: Migration in Sveden; in: Lund Stud.in Geogr., B 13,Lund 1957

HARTKE,W.: Die Zeitung als Funktion Sozialgeographischer Verhältnisse im Rhein - Main - Gebiet; Rhein-Mainische Forschungen,Heft 32,1952,S.7 - 18 u.26 - 32

HASSELGREN,C.: Karlstads Fastighetsägareförening (19o5-55); Minnesskrift, Karlstad 1955

HÖIJER,E.: Die Bevölkerungsentwicklung in Schweden; Jena 1943

ders.: Sveriges befolkningsutveckling genom tiderna; Verdandis Skriftserie 11, Stockholm 1959

HOFMEISTER,B.: Stadtgeographie; in: Das Geographische Seminar, Braunschweig 1969

HOLMER,C.-F.: De nya bostadsområdenas stadsplaner; in: V.F.o.N., Jg.63,1965,S.135 -59

ders.: Beskrivning till översiktlig plan för Karlstads centrum; Informationsbrosch.,Karlstad 1970

JAKOBSSON,G.: Stadskartor och donationsjordsförhållanden i Karlstad; in: V.F.o.N.Jg.63,1965,S.123-34

JASPERT,F.: Vom Städtebau der Welt; Berlin 1961

KANT,E.: Zur Frage der Inneren Gliederung der Stadt; In: Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography, Lund 196o,1962

KARLSTAD OCH DESS FÖRUTSÄTTNINGAR SOM HANDELS- OCH INDUSTRIORT; hrsg.v.Karlstads Drätselkammare, Karlstad 1926

KARLSTAD; Informationsbrosch.,hrsg.v.Industri- och service-verksamheten i Karlstads - Regionen, Karlstad o.J.

KARLSTADS BOSTADS AB; Informationsbrosch., Karlstad 1966

KARLSTADS FRAMTIDA UTVECKLING 1945 - 196o,BEFOLKNINGSPROGNOS; hrsg.v.A.B. Svenska Telegrambyråns Marknadsundersökningsavdelning, Stockholm 1945

KARLSTADS HAMN; Informationsbrosch.,hrsg.v.A.B.Svenska Telegrambyrån, Karlstad o.J.

KARLSTADS KÖPMÄNS UNDERSTÖDSKASSA 1833 - 1953; Minnesskrift, Karlstad 1953

KARLSTADSREGIONENS KOMMUNBLOCK - RAPPORTER:

1. Samhällsplaneringen inom Karlstadsregionens Kommunblock, Karlstad 1965
2. Befolkningen i Karlstadsregionen,en prognos fram till år 2ooo, Karlstad 1965
4. Vatten- och Avloppsplanering inom Karlstadsregionens Kommunblock och Bostadsförsörjningsområde, Karlstad 1966
6. Detaljhandeln i Karlstad.Ytbehov och Lokalisering, Karlstad 1967
7. Trafikledsplan för Karlstadsregionen, Koncept, Karlstad 1967
8. Hamn- och Sjöfartsfrågor inom Karlstadsregionen, Karlstad 1967
1o. Skiss till Vattenvardsplan för Karlstads Planeringsregion, Karlstad 1968

Skiss 1967 till Översiktsplan för Karlstads Planeringsregion, Karlstad 1967

KARLSTADS STADS ADRESS- KALENDER 1908; hrsg.v.G.A.Welin,Jg.3, Karlstad 1908

KARLSTADS STADS ADRESS- KALENDER 1917; hrsg.v.AB Värmlands Läns Tidnings Boktryckeri,Jg.5, Karlstad 1917

KARLSTADS STADS HISTORIA; 3 Bde.,hrsg.v.C.E.Nygren,Teil I, Karlstad 1934
fortgesetzt v.L.Dalgren,Teil II,Karlstad 1939
fortgesetzt v.L.Dalgren u.O.Moberg,Teil III, Karlstad 1954

KARLSTADS STADS TAXERINGSKALENDER FÖR ÅR 1968; hrsg.v.Karlstads Tidnings AB Tryckeri, Karlstad 1968

KIRCHBERG,W.: Lörrach - Geographie einer Grenzstadt; in: Forschungen zur dt.Landeskunde,Bd.122, Bad Godesberg 1961

KLEVEMARK,P.O.: PM till förslag till trafikplan för Karlstads centrum; Informationsbroschüre, Stockholm 197o

KMW 1873 - 1933; Werkbroschüre

KMW - BLADET 196o; Jg.5, Heft 2

KÖHLER,K.-J.: Die geographische Entwicklung der Stadt Nancy; Diss., Münster 197o

LAGERGREN,P.: Byggenskapen under efterkrigstiden; In:V.F.o.N. Jg.63, Uppsala 1965

LÄNSSTYRELSEN I VÄRMLANDS LÄN: Länsplanering1967 Värmlands Län;
Teil 1: Preliminär lokaliseringspolitisk målsättning, Regional redovisning,
Teil 2: Systematisk redovisning
Teil 3: Metodredovisning

LINDAHL,G.: Karlstad 1865,Stadsbyggande för hundra år sedan; in:V.F.o.N.Jg.63, Uppsala 1965,S.12-1o4

ders: Gamla Karlstadshus,En bildkavalkad med kommentarer; in:V.F.o.N.,Jg.63,Uppsala 1965,S.1o5-122

LINDGREN,G.: Karlstad Omkring 195o,En Ekonomisk - Geografisk Undersökning Av Befolkningens Struktur,Näringslivets Inriktning Och Bebyggelsens Fördelning; in: Förslag till Generalplan för Karlstad, hrsg.v. Stadsplanekontoret i Karlstad, Karlstad 1954,S.1-29

LÖFBERG,A.AB: Kaffets Historia; Informationsbroschüre, Karlstad o.J.

LOKALISERINGSREGISTER KONGSVINGER, Informationsbroschüre,hrsg. v.N.Strand, Kongsvinger o.J.

LUNDELL,Å.: Karlstadsregionens Kommunblock; in: V.F.o.N.Jg.63, Uppsala 1965, S.235-248

MAGNUSSON,N.H.och SANDEGREN,R.: Beskrivning till Kartbladet Karlstad; in:Sveriges Geologiska Undersökning, Ser.Aa.,Nr.174, Stockholm 1933

MARCUS,P.: Stockholm som Handels- och Sjöfartistad; Stockholm 1942

MATTHAEI,E.: Geographische Stadtuntersuchungen; Wege und Ergebnisse schwedischer Forscher, Staatsarb.Münster 1961

MAYR,A.: Ahlen in Westfalen,Siedlung und Bevölkerung einer industriellen Mittelstadt mit besonderer Berücksichtigung der innerstädtischen Gliederung; in:Bochumer Geographische Arbeiten,Heft 3, Paderborn 1968

MOBERG,O.: Från smedja till modern verkstad; in: En Verkstad i Karlstad, Minnesskrift,hrsg.med anledning av av AB C.J.Wennbergs Mekaniska Verkstads 75-åriga Tillvaro,Karlstad 195o,S.1o-73

ders.: Utvecklingen efter branden 1865; in: Karlstads Stads Historia,Bd.III, Karlstad 1954,S.111-451

NILSON-ANIL,A.u.a.: Karlstad,Stad och Bygd; Malung 1967

NYBLOM,C.G.och Swanström,C.G.: Näringsliv i Värmland; Uppsala 1945

NYGREN,C.E.: Karlstads Historia; Bd.I,Karlstad 1934

NYRÉN,P.-E.: Karlstad,befolkningsförhållanden och industri; in: Nationen och Hembygden V, Uppsala 1949,S.146-74

Ö:A FÄGELVIK OCH KARLSTAD - STÖRRE STADÖKADE RESURSER; Informationsbroschüre, Karlstad o.J.

OXENSTIERNA,E.Graf: Wir Schweden; Stuttgart 1961

RONGE,M.: Det Gamla Carlstad; Karlstad 1958

SÖMME,Axel: Die Nordischen Länder Dänemark,Finnland,Island, Norwegen,Schweden; Braunschweig 1967

SCHÖLLER,P.: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie; in: Erdkunde VII,1953,S.161-184

SCHWARZ,G.: Allgemeine Siedlungsgeographie; Lehrbuch der Allgemeinen Geographie,hrsg.v.E.Obst,Bd.VI,Berlin 1966

SCHWEDEN HEUTE; hrsg.v.Schwedisches Institut, Stockholm 1966

SEEBASS,F.: Bergslagen,Versuch einer kulturgeographischen Beschreibung und Umgrenzung; in: Nordische Studien, Bd.IX, Braunschweig,Berlin,Hamburg 1928

SEELMANN,D.: Einst und Jetzt,Luftbilder deutscher Städte und Landschaften; Gütersloh o.Z.

Skoghallsverken;Informationsbroschüre, hrsg.Uddeholms AB, Göteborg o.J.

SUNDBERG,K.-E.: Karlstads parker förr och nu; in: V.F.o.N.Jg.63 Uppsala 1965,S.194-234

TATSACHEN ÜBER SCHWEDEN (197o - 71); zusammengestellt v. Stockholms Enskilda Bank, Stockholm 197o

TATSACHEN ÜBER SCHWEDEN; hrsg.v.d.Schwedischen Institut für kulturellen Austausch mit dem Auslande, Stockholm 1964

TAUBMANN,W.: Bayreuth und sein Verflechtungsgebiet; in: Forschungen z.dt.Landeskunde,Bd.163, Bad Godesberg 1968

TITTEL,R.: Schweden - Kapitalistischer Sozialismus; in: Sozialistische Modelle, hrsg.v.Deutsches Industrieinstitut Köln, Köln 1972

TOURISTKARTA ÖVER KARLSTAD; hrsg.v.Karlstad Stad, Karlstad 195o

UDDEHOLM,Eine Jubiläumsskizze 1968; Stockholm 1968

VÄGVISARE ÖVER KARLSTAD; hrsg.v.Värmlands Läns Turisttrafikförening, Karlstad o.J.

VÄRMLANDS LÄNS CENTRALLASARETT,Informationsbroschüre, hrsg. v.Sjukhusdirektionen, Karlstad 1966

VÄRMLANDS LÄNS HUSHÅLLNINGSSÄLLSKAP 18o3 - 1953,Minnesskrift, hrsg.v.V.Torpe, Karlstad 1953

VÄRMLANDS LÄNS NÄRINGSRÅD: Värmland 197o; Informationsbroschüre, Karlstad 1971

ders.: Hagfors, Informationsbroschüre, Karlstad o.J.

ders.: Säffle, Informationsbr.,Karlstad o.J.

ders.: Arvika, Informationsbr.,Karlstad o.J.

VENDEL,V.: Karlstad på 186o- och 7o- Talen,En Återblick Karlstad 1945

VI I KARLSTAD,Information till Hushållen; hrsg.v.Karlstads Stads Drätselkammare, Karlstad 1969

VI OCH VÅR KYRKA,Haga - Herrhagen - Lamberget; hrsg.v.Haga - Herrhagen - Lambergets Församlingsdistrikt,Jg.1962 Karlstad 1962

VI OCH VÅR BYGD, Hembygdsgillets i Karlstad, årsbok 1922 - 1937, Göteborg 1937

WADENSTEIN,E.: Friluftsliv runt Karlstad; Karlstads Idrottsstyrels Karlstad 1945

WALDEMARSON,Å.: Hamn- och Sjöfartsfrågor inom Karlstadsregionen; in: Karlstadsregionens Kommunblock,Rp.8, Karlstad 1968

WENDEL,B.: Zur Bevölkerungsentwicklung von Stockholm; in: GR,Bd.12,1960, S.249-51

WERNER,C.: Karlstad,Vägvisare genom staden; Karlstad ^{4}1957

WESSBERG,G.: Sjöfarten på Vänern och de värmländska hamnarna under åren 1800 - 1865, En ekonomisk-historisk studie, in: V.F.o.N.Jg.62,S.15-35

WILLIAM-OLSSON,W.: Huvuddragen av Stockholms geografisk utveckling 1850 - 1930; in: Med.från Geogr. Inst.vid Stockholms Högskola,Nr.37, Stockholm 1937

ders.: Stockholm,Structure and development; IGU Congress 1960, Uppsala 1960

WIRÉN,E.u.HAMRIN,E.: Schwedischer Städtebau in unserer Zeit; hrsg.v.Schwed.Institut, Stockholm o.J.

WÖHE,G.: Einführung in die Allgemeine Betriebswirtschaftslehre; Berlin,Frankfurt 1969

Karten - Pläne - Atlanten

Atlas över Sverige; hrsg.v.Sällskapet för Antropologi och Geografi, Kartografiska Institutet,Generalstabens Litografiska Anstalt, Stockholm - Nationalatlas,hrsg.seit 1953 in Lfgn.

Carlstad före branden 1865;(Stadtplan ohne Maßstab)

Charta öfver Upstaden Carlstad,N:o XXXVIII; Stockholm 177o(o.M.)

Karlstad-Turistkarta; M.1:1o.000, hrsg.v.stadsingenjörskontoret 1967

Karta över Karlstad; upprättad i stadsingenjörskontoret Karlstad,
I.(Jahr:1923,37,48,6o,67),M.1:5.ooo
II.(Jahr:1954),M.1:3o.ooo
III.(Jahr:1966),M.1:2.ooo

Karta över Värmlands Län i Skalan 1:5oo.ooo (1934)

Generalstabens Karta över Sverige,71,Karlstad; Stockholm 1942 M.1:1oo.ooo

Karta över Daghem,Lekskolor,Fritidshem,Parklek,Fritidsgårdar i Karlstad;o.J.,M.1:2o.ooo

Karta öfver Karlstads Härad år 1887; M.1:5o.ooo

Plan aff Carlstadh (1646),o.M.

Plan af Karlstad (1878),o.M.

Plan för indelning av Värmlands Län i Kommuner (Kommunblock),o.J. M.1:5o.ooo

Sveriges Geologiska Undersökning; Bladet "Karlstad",1933,M.1:50.ooo

Topografisk Karta över Sverige - 10 D Karlstad NV;Stockholm 1965, M.1:50.000

Statistisches und sonstiges Material

Folkskolseminariet i Karlstad: Katalog vid början av läsåret 1967-68 und 1969-7o

Karlstads Hamnstyrelse: Årsberättelse

Karlstads Stads Byggnadsnämnd: Årsberättelse

Karlstads Stadsbibliotek: Årsberättelse

Karlstads Stads Brandkår: Årsberättelse

Karlstads Stads Idrotts- och Friluftsämnd: Årsberättelse
Karlstads Stad: Statistiska Upplysningar

Karlstads Stads Vatten- och Avloppsverk: Årsberättelse
Karlstads Yrkesskola: Katalog 1969/7o

Katalog över Medlemmar i Studentkåren vid Universitetsfilialen i Karlstad; HT 1969/7o

Katalog: Läsåret 1969/7o,Sundstagymnasiet Karlstad

Katalog: Läsåret 1969/7o,Tingvallagymnasiet Karlstad

Katalog: Läsåret 1969/7o,Älvkullegymnasiet Karlstad

Kungl.Statistiska Centralbyrån (KSTC),Stockholm:Folkräkningen 192o,194o,196o

Kungörelse inom Domkyrkoförs.och Norrstrandförs.angående folkmängden (seit 183o geführt)

Länsstyrelsen i Värmlands Län: S - turism,En inventering av serviceanläggningar

Lärarhögskolan i Karlstad: Katalog vid b.av läsåret 1969/7o

Listning av Arbetsställen,år 1968; hrsg.v.Karlstads Länsstyrelsen

Mantalskrivna i Karlstads Stad för år 197o (bosättning 1/11 1969)

Några uppgifter om folkmängden i Karlstad (1585 - 197o);hrsg.v. Karlstads Pastorsexpedition

Nordisk statistisk årsbok 197o; hrsg.v.Nordiska Rådet, Stockholm 1971

SAS - Tidtabell 197o

Statistiska Centralbyrån: Statistiska Meddelanden,Nr.Be 1973:1

SJ-Tidtabell för Järnvägs-,Buss-,Båt- och Fluglinjer 197o

Tabå över AB-KMWs ekonomiska Ställning och Arbetareantal från 1873 - 1969

Telefonkatalogen - Karlstadsdelen; hrsg.v.Kungl.Telestyrelsen

Tidningsstatistisk AB - Upplageanalys; hrsg.v.Svenska Tidningsutgivareföreningen

Utredning och Yttrande i ärende angående inkorporering med Karlstads Stad av Karlstads Socken och vissa områden av Grava Socken; Karlstad 1931

Verkställande Direktörens Berättelse över Verksamheten inom Uddeholms AB år 1945

Valkrets av Värmlands Län - Karlstad Stad (2.9.197o

Übersetzungen

1. Seite 9:...hielt in Tingvalla Gerichtstag und Waffenschau im Jahre 1347 in den letzten Tagen des April...

2. Seite 9:...Man wußte außerhalb der Grenzmark wahrscheinlich nicht,wohin man eigentlich gehörte.

3. Seite 12:...Die primitiven Feuerwehren und die unvollständigen Feuerbekämpfungsorganisationen...

4. Seite 13:...Die Nordstadt war der eleganteste Stadtteil. Dort wohnten Magistratsmitglieder,Schul- und Kirchenmänner und weitere Bürger von größerer gesellschaftlicher Bedeutung,auch Handelsleute und Handwerker.Diese Prägung behielt die Nordstadt bis weit ins 19.Jh.hinein...

5. Seite 14:...Desweiteren haben wir .....Karlstads Einwohnern als dauerndes Eigentum die ganze Tingvalla-Insel mitsamt Fischgewässer und anderen Besitztümern,die bei der Insel liegen und von Alters her mit Rechten ausgestattet sind,überlassen...

6. Seite 16:...Die Breite der Königsstraße wurde auf 1oo Fuß festgelegt,die nördliche und südliche Kirchstraße auf 4o Fuß...

7. Seite 16:...Häuser zur Straße hin durften bei zwei Stock-Stockwerken bis zu den Dachleisten hin 27 Fuß Höhe nicht unterschreiten...Die Grundstücke durften nicht mehr wie vorher aufgeteilt werden; kein Grundstück durfte kleiner als 7o Fuß zur Straße hin sein...

8. Seite 29:...Während der letzten Jahre hatte sich zeitweilig ein markanter Niedergang der Zahl der Zuzügler geltend gemacht,und wenn man dies teilweise als Zufallserscheinung deuten könnte, müßte man sicher in der Zukunft mit anhaltendem Zuzug rechnen.

9. Seite 34:...Das war die absichtliche Beschränkung der Kinderzahl,die gerade in Schweden üblich wurde,und von 188o an wurde die Statistik bezüglich ehelicher Fruchtbarkeit und Geburtenzahl beeinflußt...

10. Seite 37:...das Bedeutungsvollste für die Balance zwischen Geburten und Todesfällen...

11. Seite 39:...Karlstad keine ausgeprägte Industriestadt ist...

12. Seite 39:...Handels- und Dienstleistungsstadt mit deutlichem Industrieeinschlag...

13. Seite 80:...Der Kattfjord wird von Ausschüttungen von der Zelluloseindustrie und Chlor-Alkalifabrik beeinträchtigt. ..

14. Seite 84:...Karlstads Industrie ist vielseitig,was normal ist für größere Städte mit recht ausgeprägtem Wirtschaftsleben...

15. Seite 123:..nicht nur für die Bebauung,sondern gerade für das gesamte Wachstum innerhalb der vom Brand verheerten Gebiete...

16.Seite 136:...Während des Frühlingshochwassers im Mai 1959 z.B.wurden nach Berechnungen während einer Woche 1oo.ooo m^3 Sand in die 11 Mündungsarme des Flusses geschwämmt...

17.Seite 139:...Für einen gewissen Warenumschlag in den Industriehäfen kann eine zukünftige Überführung in Zentralhäfen aktuell werden (mit Land- oder Seeanschluß),weshalb die dazugehörigen Umladungsvorschriften beachtet werden sollten...

18.Seite 184:...die als Band zwischen dem Miethausmassiv in Sixbacken und den Villen in Fredricelund...

19.Seite 191:...Damit gewann das s.g.Zentralortsprinzip grundlegende Bedeutung...

2o.Seite 94:...die teure Waren verkaufen und die also recht recht selten dieselben Kunden besuchen...

Bildanhang

Bild 1: Hauptmarkt "Stora Torget" mit Rathaus

Der östliche Teil des Platzes ist Buszentralstation,der westliche zeitweilig Obst- und Blumenmarkt.Die Neugestaltung der "Königsstraße" macht die Auslagerung einiger Läden in Baracken erforderlich.

Bild 2: Residenz und Stadshotell

Die Residenz rechts im Bild ist im s.g.oskarianischen Stil erbaut.Links das "Stadshotell".Schiff und Kaimauer erinnern an die früheren Hafenanlagen.

Bild 3 u.4: "Almenkvarter"

Großbürgerliche Häuser aus dem 18/19.Jh.bilden den ältesten Kern der Stadt.

Bild 5: "Tingvallastaden"

Blick auf die Kernstadt mit ihrer unregelmäßigen Bebauung.

Bild 6: Hauptbahnhof

Bild 7,8,9: Stadtteil "Herrhagen"

Sanierungsbedürftige Mietshäuser.

Bild 10,11,12: Wohnviertel "Kvarnberget"

Zwischen den modernen Hochbauten befinden sich vereinzelt Zeugen der ursprünglichen Hüttenbebauung

Bild 13: Zum Zentralen Krankenhaus gehörige Punkthäuser

Bild 14: Plansiedlung "Rud"

Bild 15: Südteil des Planviertels "Orrholmen"

Achtgeschossige Hochhausblocks umschließen die Großgarage im mittleren Teil des Bildes.

Bild 16: Wohnblocklamellen im Viertel "Gräsdalen"

Hervorstechend sind großzügig angelegte Grünflächen.

Bild 17: Wohntrakt des ehemaligen Herrensitzes im Stadtteil "Strand"

Das Haus zeigt die aufwendig - kunstvoll gestaltete Bauweise der "Oskarianischen" Zeit.

Bild 18: Individuelle Villenbebauung im Stadtteil "Sommarro"

Bild 19: Unplanmäßige Bebauung im Nordwestteil von "Växnäs"

Bild 2o: Reihenhausanlagen in "Lorensberg"

Bild 21: Industrie-
anlagen am
Hafen

Bild 22: Kaffeerösterei
"Löfberg" mit
Privathafen

Bild 23: Industrie-
und
Gewerbegebiet "Växnäs"

Bild 24: Kaianlagen
"KMW"

Links die neue Eisengießerei.

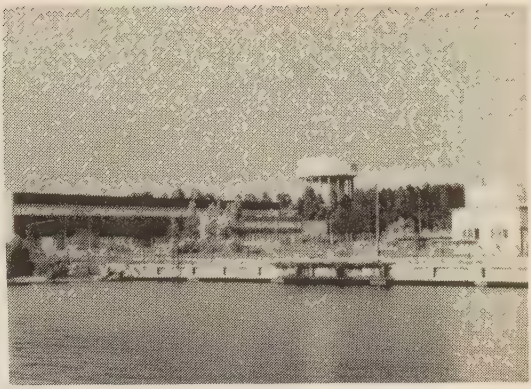


Bild 25: Stückgutkai
"Yttre Hamn"

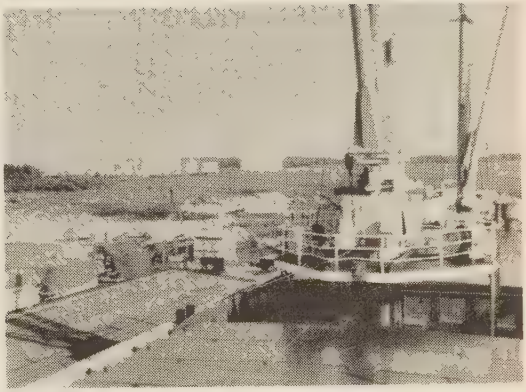


Bild 26: "Lambergskai"
Im Hintergrund der Ölhafen

Bild 27: Südteil "Lambergshafen"

Starke Verlandungserscheinungen erfordern den ständigen Einsatz von Saugbaggern,die die Fahrrinnen freihalten.

Tabelle 6

Bevölkerungsveränderung Karlstads im Vergleich zu ähnlich großen Städten Schwedens 1963 und 1970

Städte	Gesamtbevölk.		Geburtsübersch.		Veränderung Umzug		Bevölkerungszunahme	
	1963	1970	1963-68	1969	1963-68	1969	1963-68	1969
Skellefteå	23.522	61.895	271	271	+ 29	- 356	+ 6.409	(- 85)
Luleå	32.319	57.838	493	567	+ 328	+ 28	+ 4.153	+595
Solna	53.658	56.607	630	279	51	- 468	+ 522	-189
Södertälje	39.768	58.873	596	695	+ 1.846	+2.684	+ 2.620	+3.379
Jönköping	51.053	55.372	422	310	+ 122	+ 743	+ 542	+1.053
[illegible]	24.065	24.530	566	644	+ 681	+ 748	+ 4.845	+ 1.392
Lund	41.732	54.410	521	519	+ 883	+1.380	+ 1.796	+ 1.899
Kristianstad	26.166	42.819	233	152	+ 286	+ 119	+ 2.730	+ 271
Trollhättan	33.091	43.566	359	382	+ 478	+1.129	+ 1.494	+ 1.511
Hälsingborg	40.058	46.723	256	115	+ 109	- 140	+ 1.115	- 25
Karlstad	44.657	54.072	400	220	+ 740	- 26	+ 1.537	+ 194

Tabelle 8

Entwicklung der Berufsgruppen in Karlstad

1920 - 1970

Jahr	1920		1940		1960		1970	
Gesamtanzahl der Berufstätigen	10.331		14.080		19.477		23.037	
I. Landwirtschaft, Forst, Fischerei	242	2,3%	427	3%	382	2%	397	1,7%
II. Industrie und Handwerk	4.312	43,1%	6.028	42,7%	6.674	33%	5.290	23,9%
III. Handel	2.483	24,0%	3.420	24,4%	3,758	18,7%	4.575	19,8%
IV. Dienstleistung, freie Berufe	945	9,2%	2.049	14,5%	4.974	25,5%	8.723	37,8%
V. Hausberufe	980	9,5%	851	6,0%	326	1,7%	--	--
VI. Transport u. Verkehr	--	--	1.081	7,7%	1.392	7,2%	1.715	7,4%
VII. Bauwesen	--	--	--	--	1.971	10,1%	2.432	10,4%

Tabelle 9

Anzahl der neuerbauten Wohngebäude

1961 - 1969

Jahr	Anzahl	Material		
		Stein	Holz	anderes Material
1961	94	49	3	42
1962	185	153	3	29
1963	294	106	94	94
1964	175	145	8	122
1965	165	116	5	44
1966	111	36	8	67
1967	190	55	13	122
1968	114	15	3	96
1969	117	12	5	100

Tabelle 11

Wohnungstyp in Karlstad (Entwicklung 1955 - 69)

Einraum-wohnung	1955	1958	1961	1964	1967	1969
	2.054	2.059	2.092	2.102	2.105	2.105
1 R+K	1.554	1.784	2.123	2.280	2.837	3.131
2 R+K	3.703	4.109	4.657	5.027	5.425	5.708
3 R+K	3.023	3.482	4.054	4.691	5.759	6.615
4 R+K.	871	1.060	1.457	2.088	2.431	2.605
5 R+K	664	746	879	1.080	1.404	1.541
größer	63	81	121	164	260	328

Tabelle 12

Wasserversorgung und -verbrauch in Karlstad

Jahr	1955	1957	1959	1961	1963	1965	1967	1969
Gesamtwasserverbrauch (in Mio. m^3)	4,3	4,1	4,6	4,8	5,3	5,8	6,2	6,6
Mittlerer Verbrauch pro Tag (in m^3)	11.518	11.088	12,214	13.090	14.510	15.823	16.934	17.860
Mittl. Verbrauch pro Tag u. Einwohner (in l)	298	275	293	300	316	327	327	345

Tabelle 13

Verteilung des Wasserbrauchs in %

Jahr	1955	1957	1959	1961	1963	1965	1967	1969
Haushalt	51,2	59,9	60,3	58,0	47,9	51,7	55,2	54,8
Industrie u.ähnl.	22,2	19,8	19,5	22,6	18,7	16,7	18,8	19,8
Allg. Verbrauch	26,6	20,3	20,2	19,4	33,4	31,6	13,0	12,8
Ungemessener Verbrauch	-	-	-	-	-	-	13,0	12,6

Tabelle 14

Geförderte Abwässermenge in Mio. m^3

Jahr	1955	1957	1959	1961	1963	1965	1967	1969
	3,9	3,8	5,8	5,3	6,3	8,7	1o,8	8,2

Tabelle 15

Gas- und Elektrizitätserzeugung und -verbrauch
in Karlstad

Jahr	1955	1957	1959	1961	1963	1965	1967	1969
Erzeugung Gas: (m^3) in Mio.	2,6	2,3	2,0	1,9	1,9	1,3	-	-
Verbrauch	2,1	2,0	1,7	1,6	1,4	0,8	-	-
Erzeugung Elektr. (kwh) in Mio.	64,9	74,9	81,7	100,9	127,3	150,8	171,0	199,1
Verbrauch	52,5	66,0	75,3	88,7	112,9	133,4	161,4	188,0

Tabelle 16

Beschäftigte in der Industrie in Karlstad

Jahr	1920	1940	1960	1970	
Gesamtzahl der in der Industrie Beschäftigten	4312	6.028	6.674	5.290	--
I. Metall- u.Werkstattind.	949 (22,0%)	1.633 (27%)	3.301 (49,5%)	2.418 (45,6%)	
II. Textil-u.Bekleid.ind.	1.183 (27,5%)	1.102 (18,3%)	793 (11,9%)	512 (9,7%)	
III.Lebensmittelindustrie	273 (6,3%)	467 (7,8%)	730 (10,9%)	687 (13,0%)	
IV. Holzindustrie	550 (12,7%)	496 (8,3%)	300 (4,5%)	209 (4,0%)	
V. Papier-u.graph.Industrie	220 (5,1%)	260 (4,3%)	550 (8,3%)	657 (12,4%)	
VI. Chem. Industrie	7 (0,2%)	73 (1,2%)	475 (7,1%)	570 (10,8%)	
VII.Leder-u.Gummiindustrie	215 (5,0%)	225 (3,7%)	62 (0,9%)	-	
VIII.Stein- u.Erdeindustrie	150 (3,5%)	132 (2,2%)	80 (1,2%)	70 (1,3%)	

Tabelle 18

Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte in Karlstad

(Stand 1970)

Branche	Anzahl	im Stadtzentrum befindlich
Lebensmittel	65	23
Fisch	7	7
Obst, Gemüse, Konfitüre	21	8
Bäckerei, Konditorei	15	7
Farben, Parfum	13	7
Möbel, Inneneinrichtungen	19	15
Eisen- und Baumaterial	23	19
Elektro-Radio-,Haushaltswaren	34	21
Bekleidung, Textilien	66	61
Schuhe	14	8
Autos und Zubehör	24	16
Räder und Sport	14	4
Bücher	7	5
Tabak und Papier	24	14
Kioske	18	5
Photo	7	6
Musik	5	4
Uhren, Optik, Schmuck	16	14
Blumen	19	4
Kaufhaus	3	3
Summe:	379	251

Tabelle 20

Karlstads privatwirtschaftliche Dienstleistungsbetriebe

(Stand 1970)

Branche	Gesamtzahl	im Stadtzentrum
Photograph, Gewerbe	15	4
Färberei, Chem. Reinigung	17	7
Waschsalon	28	-
Konditorei, Gaststätte	28	16
Imbißstube	-	-
Hotel	16	12
Pension	3	1
Friseur	72	17
Theater	8	7
Film	-	-
Taxiunternehmen	1	1
Lastwagentransport	3	2
Tankstelle	25	-
Summe:	216	67

Tabelle 22

Entwicklung der Schulen und Hochschulen

Karlstads

(1964 - 1970)

	Schüler und Studentenanzahl im Schuljahr					
	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68	1968/69	1969/70
Grundschulen	5.287	5.941	6.133	6.191	6.419	6.516
Realschule	417	120	-	-	-	-
Mädchenschule	402	248	-	-	-	-
Gymnasien	817	768	-	-	-	-
Handelsgymn.	353	321	1.562	1.631	2.068	2.354
Techn.Gymn.	380	346	-	-	-	-
Fachschule	-	-	266	491	635	595
Abendgymn.	-	193	249	400	518	545
Berufsschule	1.135	1.185	1.218	1.316	1.239	1.359
Techn.Abendsch.	149	160	151	131	87	68
Musikschule	948	1.026	1.075	1.142	1.176	1.176
Lehrerhochsch.	305	312	307	343	423	499
Universität	-	-	-	-	-	1.135

Tabelle 23

Gymnasialschüler und Studenten in Karlstad im Studienjahr 1969/70

	Gesamtzahl		Wohnung in Karlst.	Wohnung außerh. Karlstads	Wochenend-pendler
	männl.	weibl.			
Älvkullegymnasium	715	38	320	433	78
Sundstagymnasium	240	297	237	300	7
Tingvallagymnasium incl. Fachschule	781	1088	514	1355	166
Lehrerhochschule	87	290	427	72	?
u.Volksschulseminar	41	81			
Universitätsfiliale	681	454	817	318	?

Tabelle 24

	Anzahl
Sportplätze	11
Freibadanlagen	2
Hallenbad	1
Freiluftanlagen	5
Sporthallen	14
Eisbahnen- u. -stadien	4
Campingplätze	2
Trabbahn	1
Sportbootsplätze	8
Bootsrundfahrten pro Tag	7
Golfbahnen (bei Nyed)	18
Schießplätze	2

Tabelle 26

Anzahl der Besucher der Sport- und Erholungsstätten in Karlstad

	Besucherzahl (Aktive)	
	1967	1969
Växnäs isstadtion		20.237
Växnäs idrottsplats		12.184
Tingvalla isstadion		21.568
Färjestads ishall		27.169
Konstisbana		82.215
Idrottshuset	262.720	267.555
Skutberget (Gymnastik,Lauf,Sauna)	91.575	89.225
Camping	26.804	28.958
Hallenbad		92.044

Tabelle 29

Umsatz und Verkehr im Bereich der Bahnhöfe von Karlstad und Kil

	Anzahl verkaufter Fahrkarten	Anzahl an- u. abgekoppelter Züge	Anzahl der Wagen verladen	Anzahl der Wagen gelöscht	Einnahme (skr.) Personen	Einnahme (skr.) Gut
Karlstad						
1967	158.368	200.678	5.793	16.902	3,9 Mio.	4,7 Mio.
1968	135.732	205.287	5.180	14.984	4,1 "	4,9 "
1969	137.854	187.716	4.665	12.929	4,3 "	5,1 "
Kil						
1967	26.183	381.782	4.430	640	0,7 "	1,6 "
1968	21.715	381.850	4.068	554	0,7 "	1,5 "
1969	22.625	385.873	2.936	381	0,7 "	0,8 "

Tabelle 31

Warenumsatz in den größten Vänerseehäfen
in den Jahren 1965 und 1966

Hafen	Jahresumsatz in t 1965	1966
Karlstad	719.773	738.564
Kristinehamn	490.045	520.766
Skoghall	355.026	341.544
Lidköping	384.347	290.636
Otterbäcken	270.408	205.465
Mariestad	124.688	122.318
Gruvön	116.035	105.061
Slottsbron	110.938	92.197
Honsäter	153.854	74.366
Vänersborg	50.799	53.860
Åmål	47.872	45.518
Kyrkebyn	46.166	39.006

FIG. 1 .

VERGLEICH DER BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG
VON KARLSTAD, KRISTINEHAMN, FILIPSTAD
VON 1663 -1719

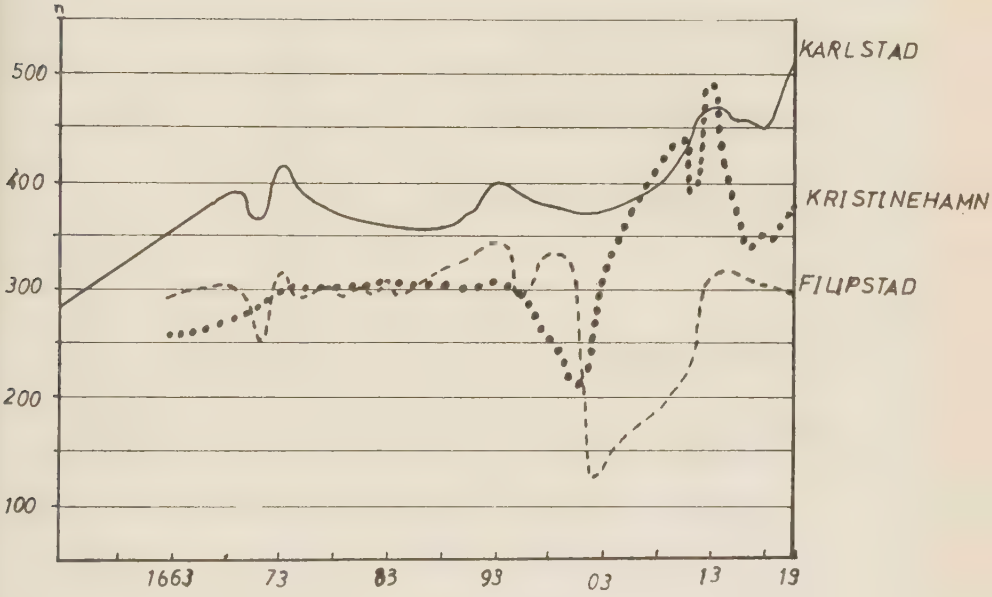


FIG. 2

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG
von

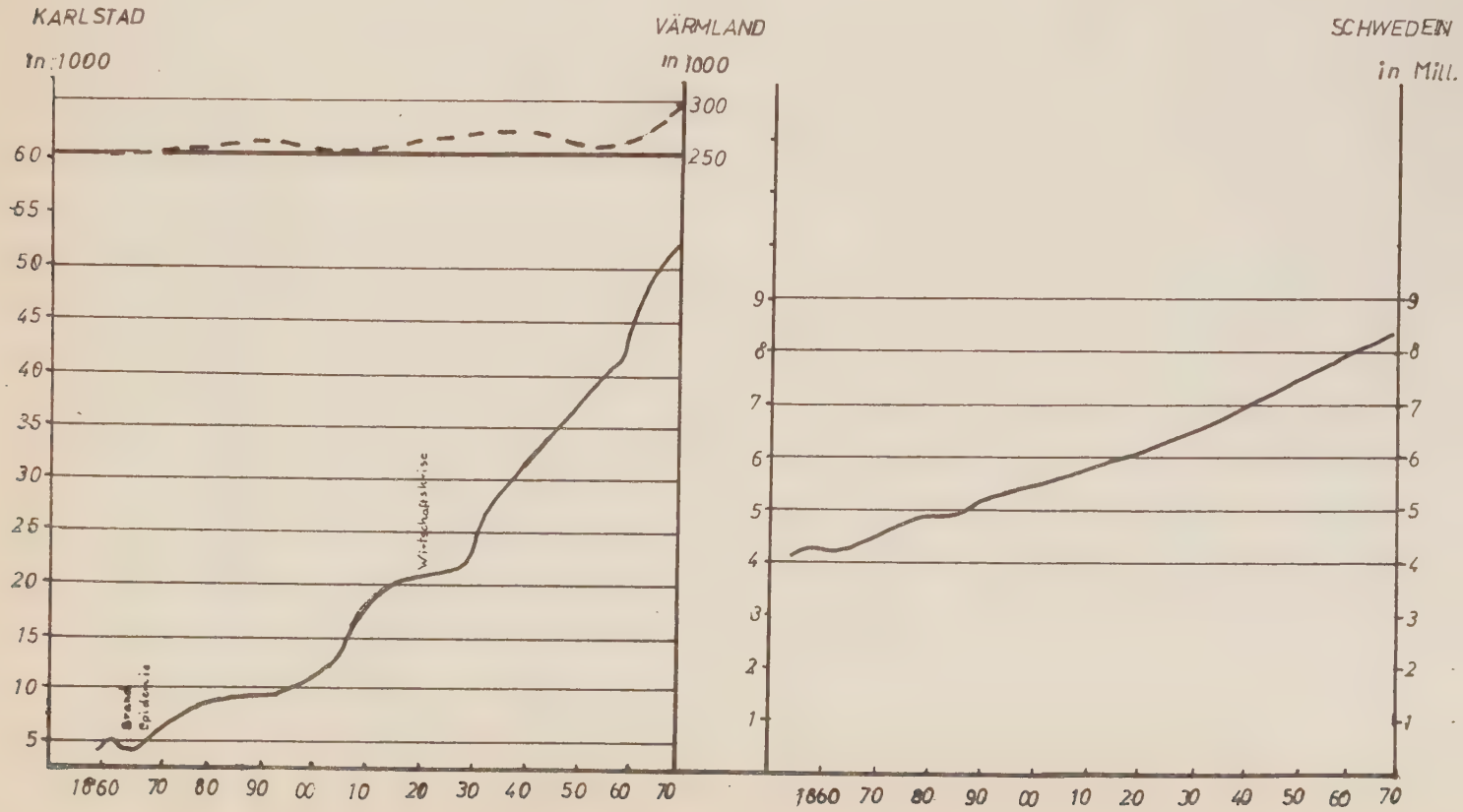


FIG. 3

WACHSTUMSENTWICKLUNG DER BEVÖLKERUNG VON KARLSTAD

(1863-1969)

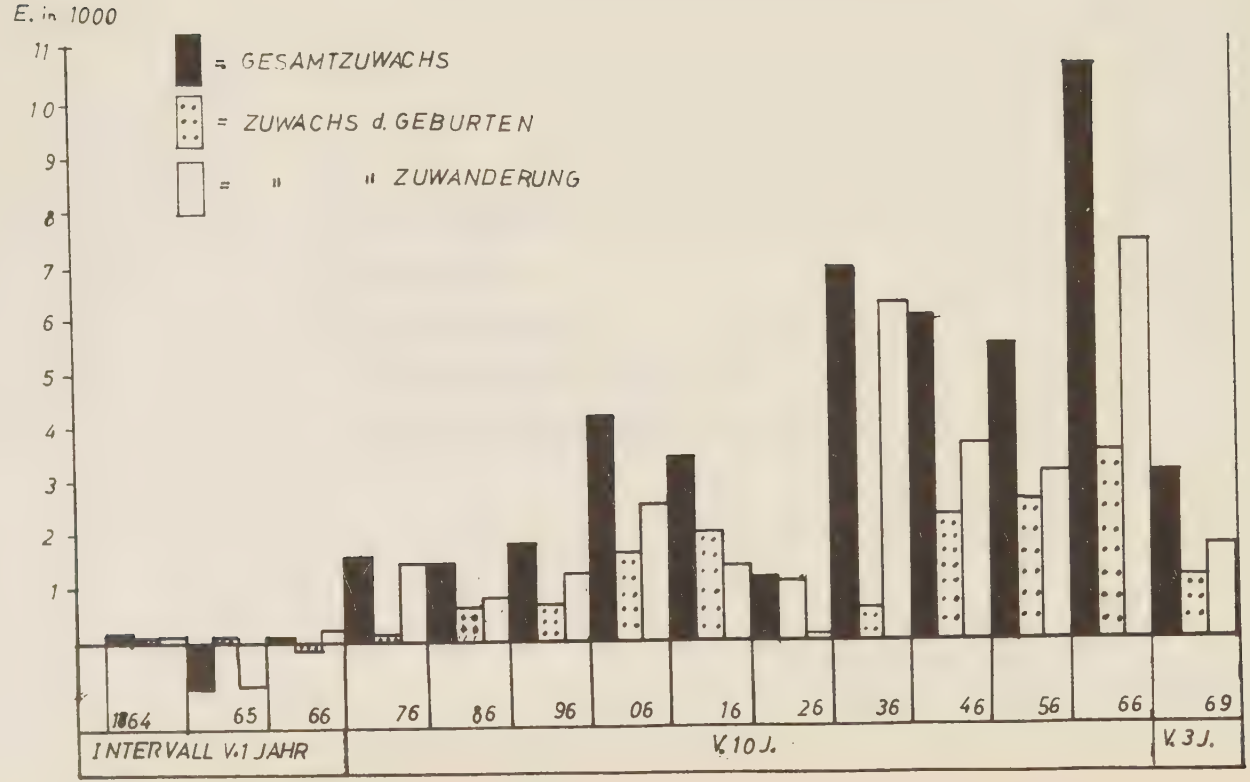


FIG.4

FLUKTUATIONSBEWEGUNG VON U. NACH KARLSTAD

(1860 – 1970)

FIG. 5

MIGRATION DER BEVÖLKERUNG VON KARLSTAD

(1860 - 1960)

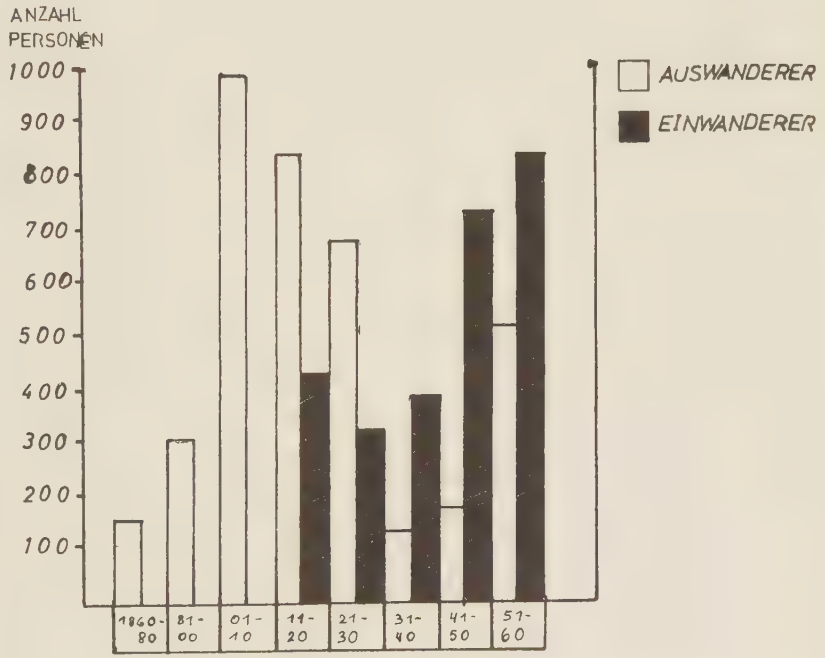


FIG.6

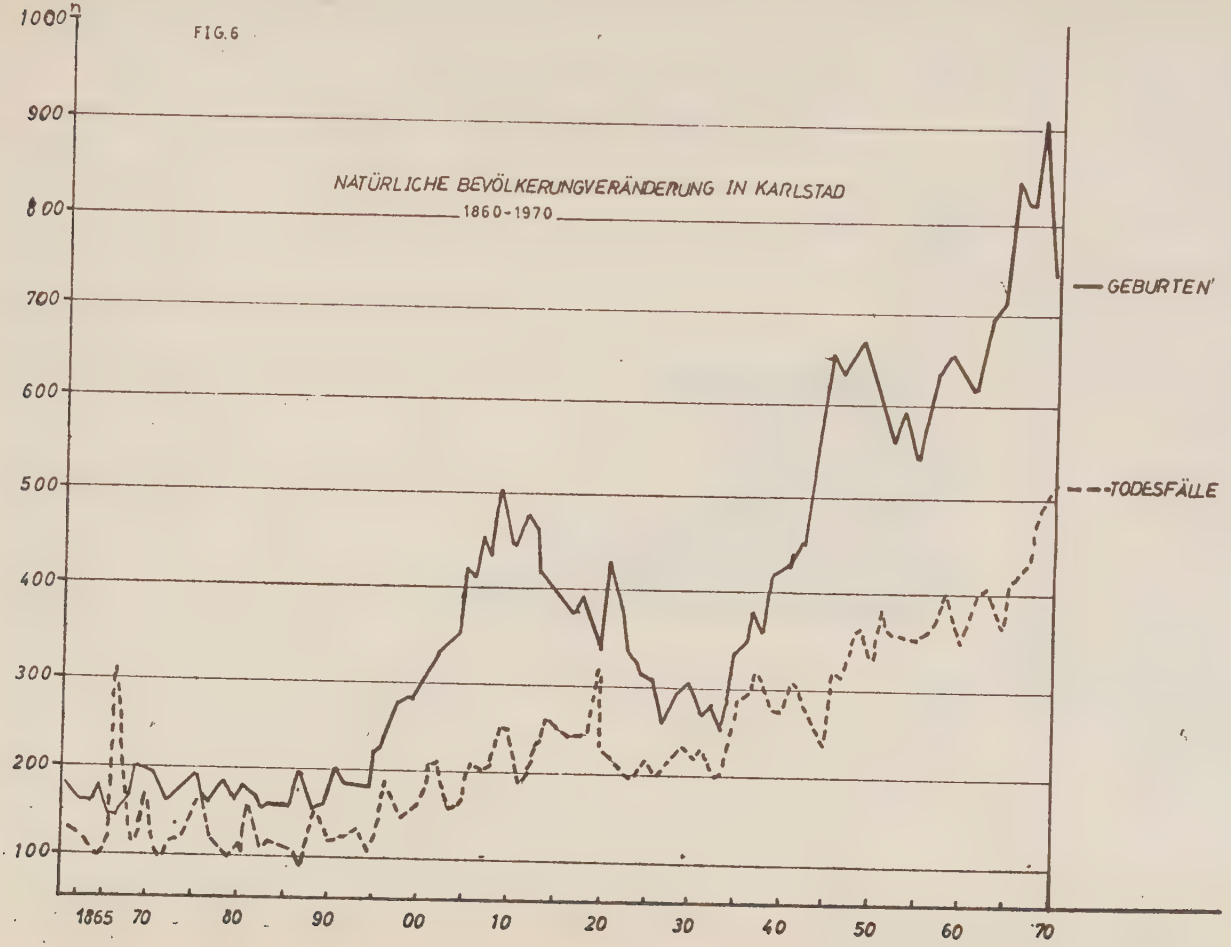

1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
NATÜRLICHE BEVÖLKERUNGVERÄNDERUNG IN KARLSTAD
1860-1970
GEBURTEN
TODESFÄLLE
1865
70
80
90
00
10
20
30
40
50
60
70

FIG. 7

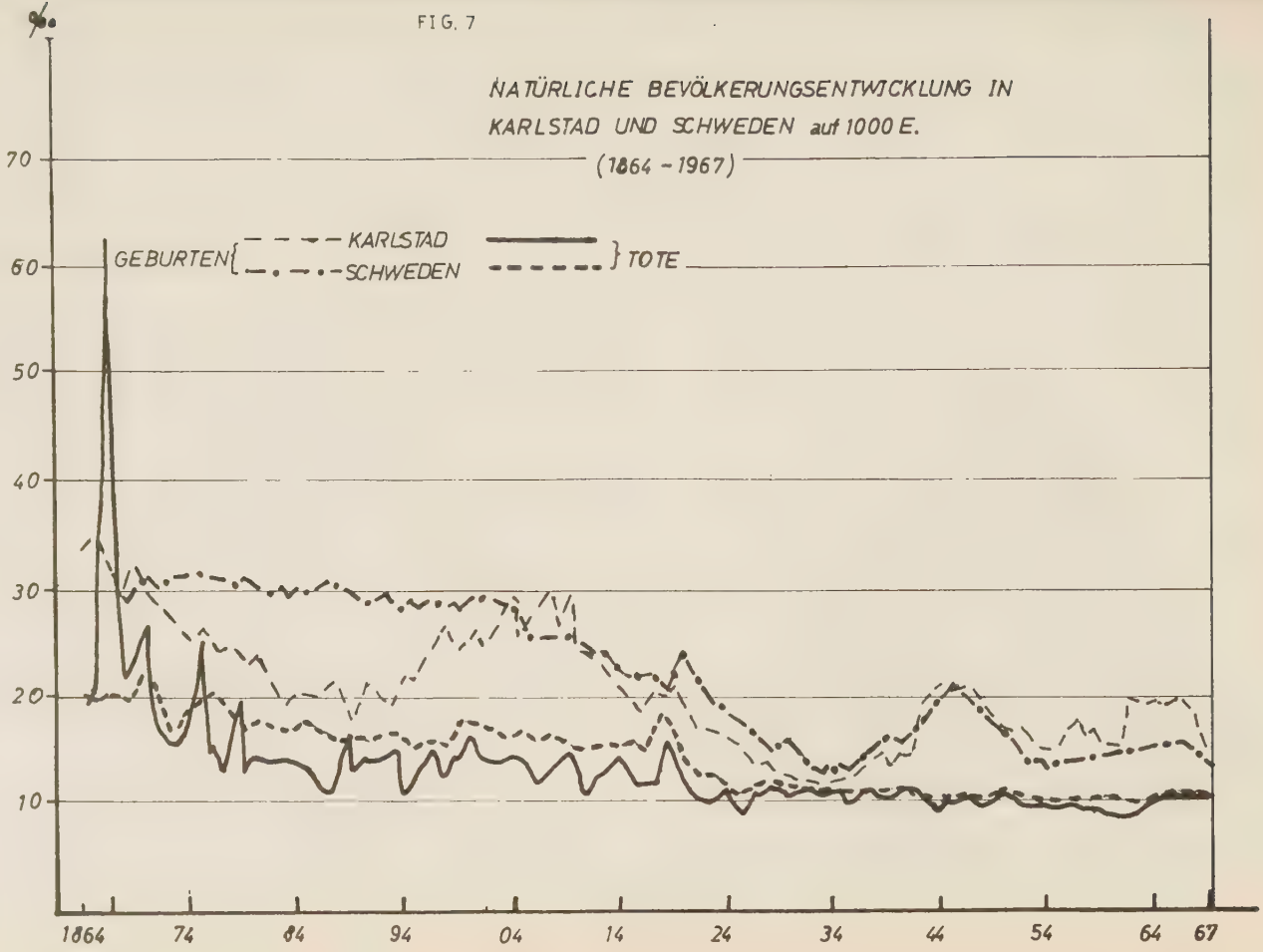

‰
NATÜRLICHE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN
KARLSTAD UND SCHWEDEN auf 1000 E.
(1864 - 1967)
GEBURTEN
KARLSTAD
SCHWEDEN
TOTE
70
60
50
40
30
20
10
1864
74
84
94
04
14
24
34
44
54
64
67

FIG.8

ALTERSAUFBAU

(KARLSTAD – VÄRMLANDS LANDSBYGDEN)

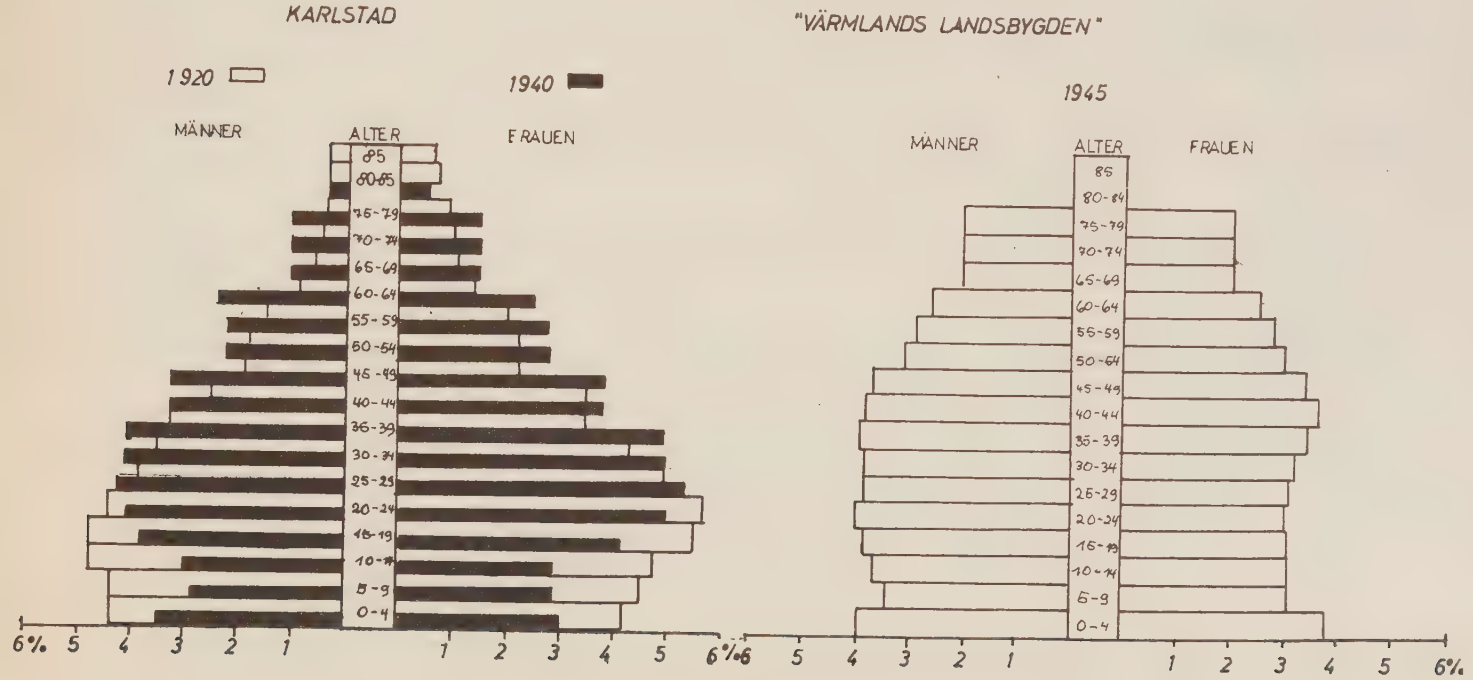


FIG. 9

ALTERSAUFBAU

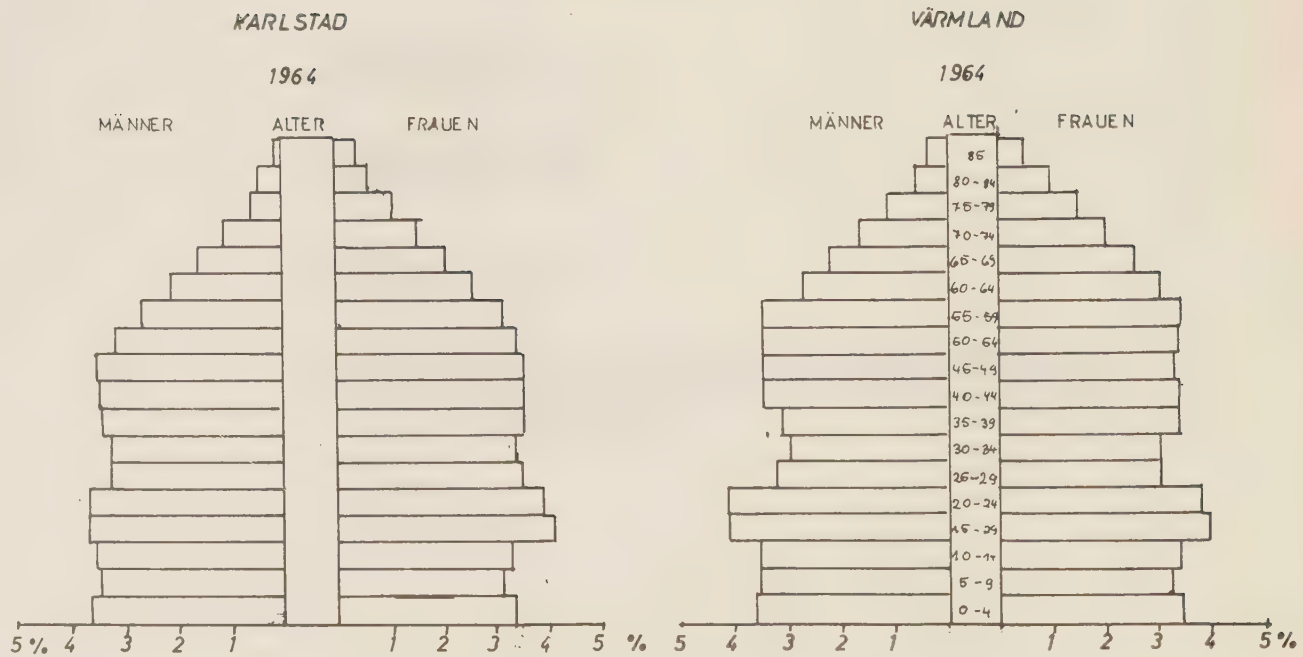


FIG. 10

VERTEILUNG DER EINKOMMENSGRUPPEN
IN KARLSTAD

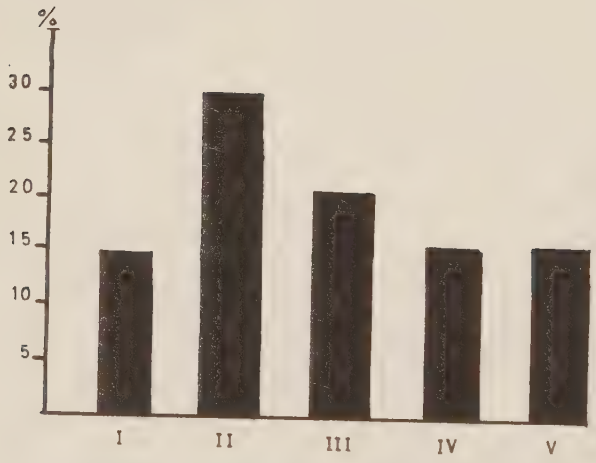
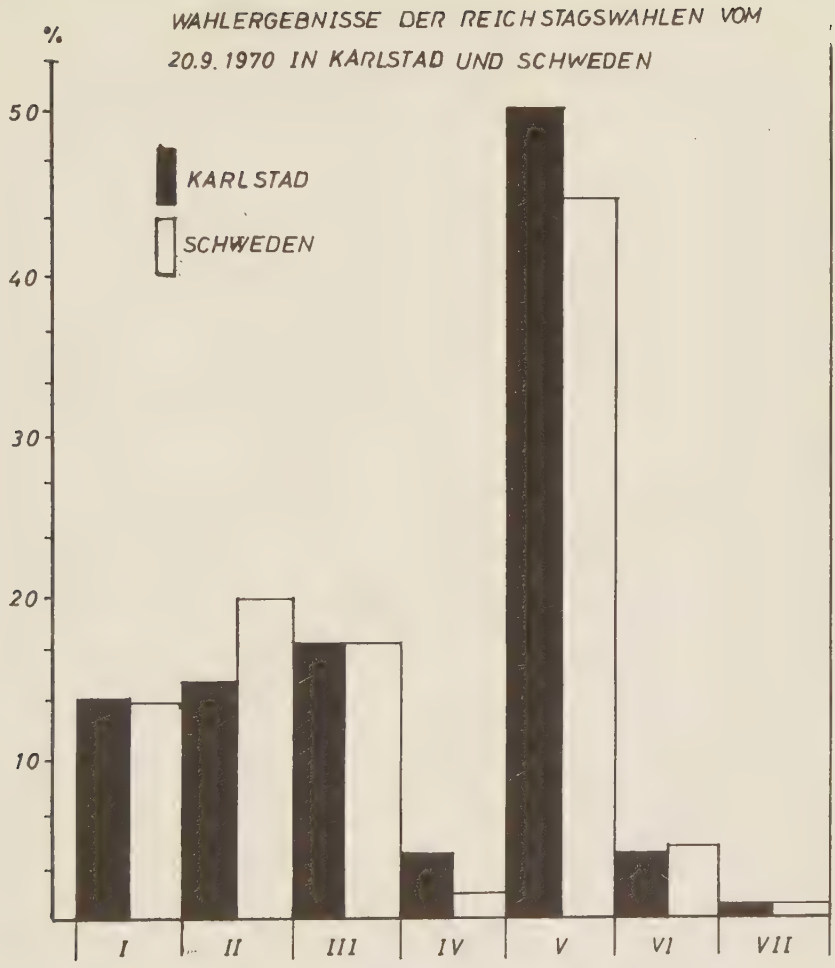


FIG. 11



I. MODERATA SAMLINGSPARTIET

II. CENTERPART.

III. FOLKPART.

IV. KRISTEN DEM OKR. SAMLING

V. ARBETAREPART. SOCIALDEMOKR.

VI. VÄNSTERPART. KOMMUNISTERNA

VII. KOMMUNIST. FÖRB. MARX. LENINIST.

FIG. 12

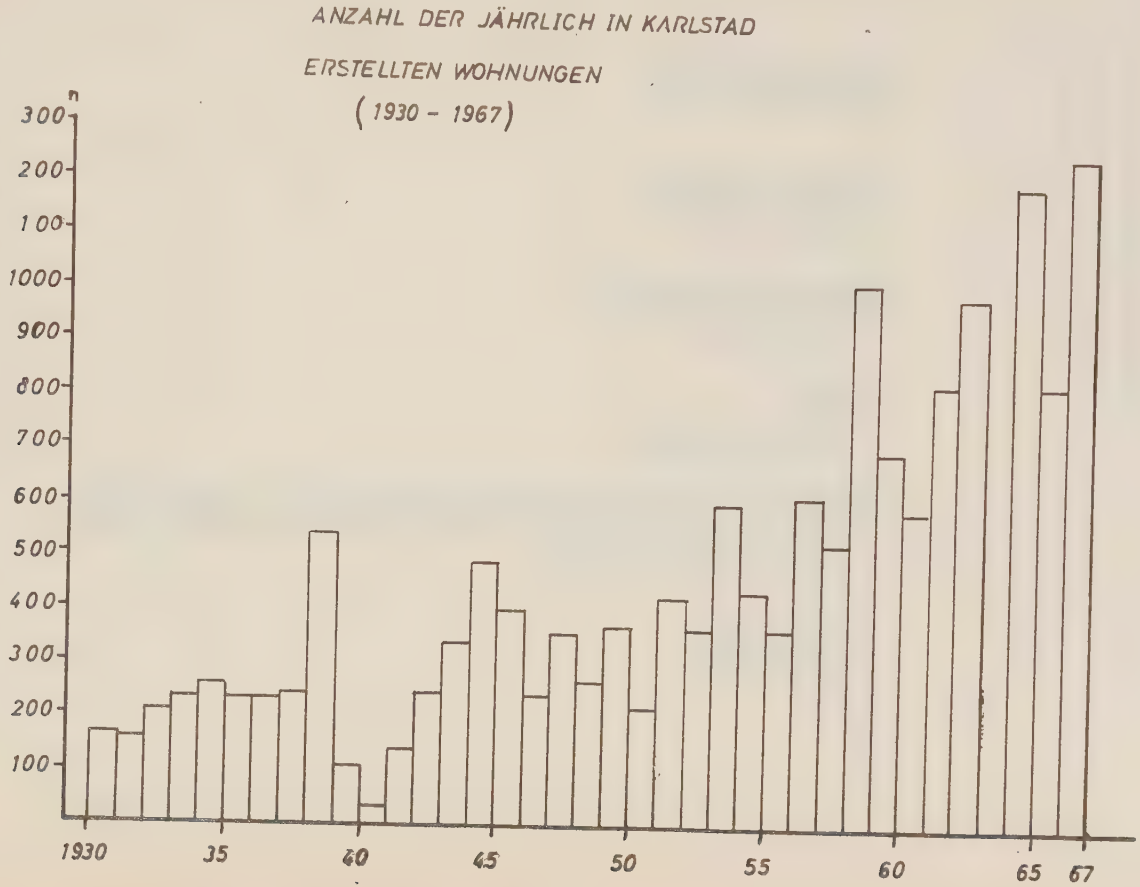

ANZAHL DER JÄHRLICH IN KARLSTAD
ERSTELLTEN WOHNUNGEN
(1930 - 1967)
n
300
200
100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
1930
35
40
45
50
55
60
65
67

FIG. 13

GESAMTANZAHL DER WOHNUNGEN
IN KARLSTAD
(1955 – 1970)

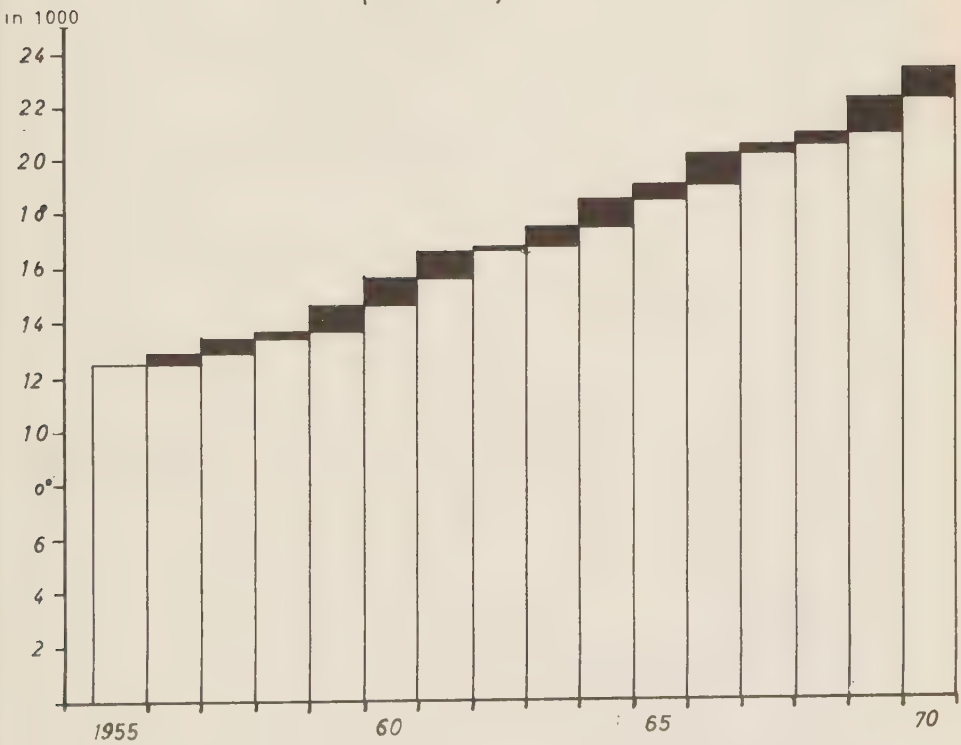


FIG. 14

VERTEILUNG DER GRUNDSTÜCKE AUF DIE EINKOMMENSGRUPPEN IN KARLSTAD

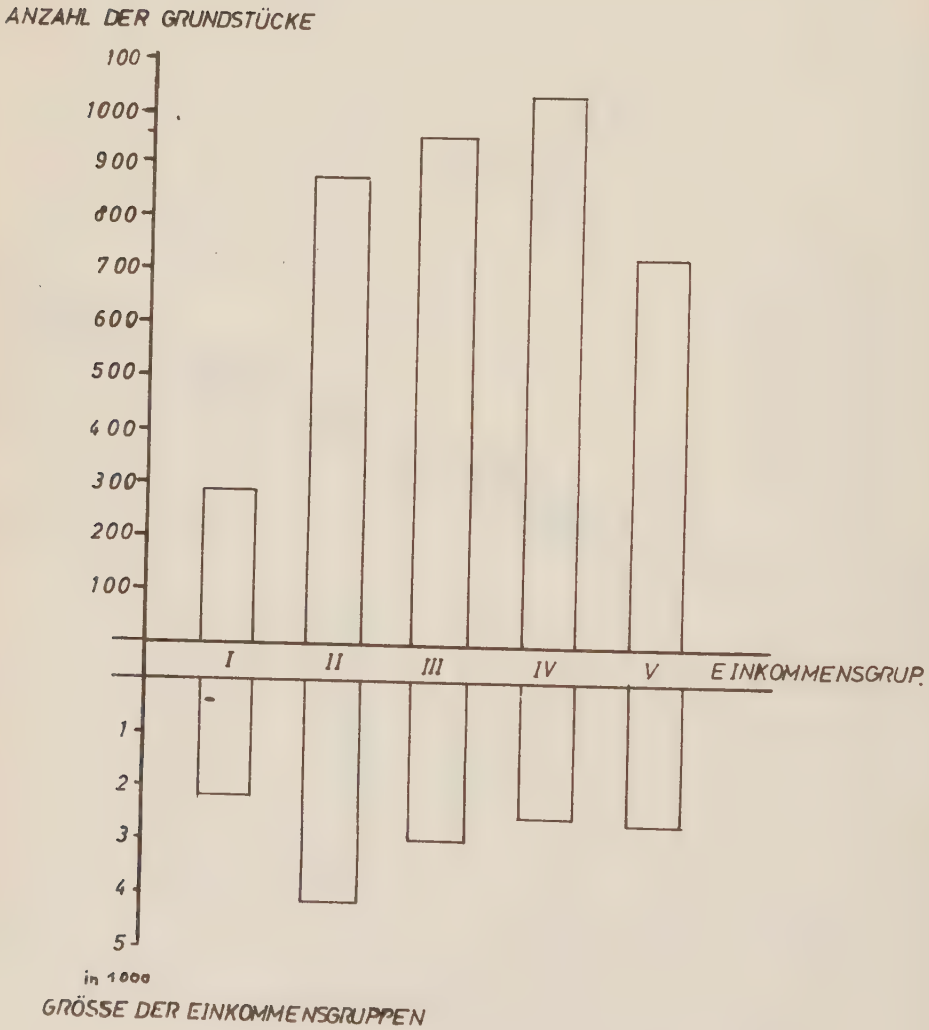


FIG. 15

GRÖSSE DER GRUNDSTÜCKE VERTEILT AUF KARLSTADS EINKOMMENSGRUPPEN

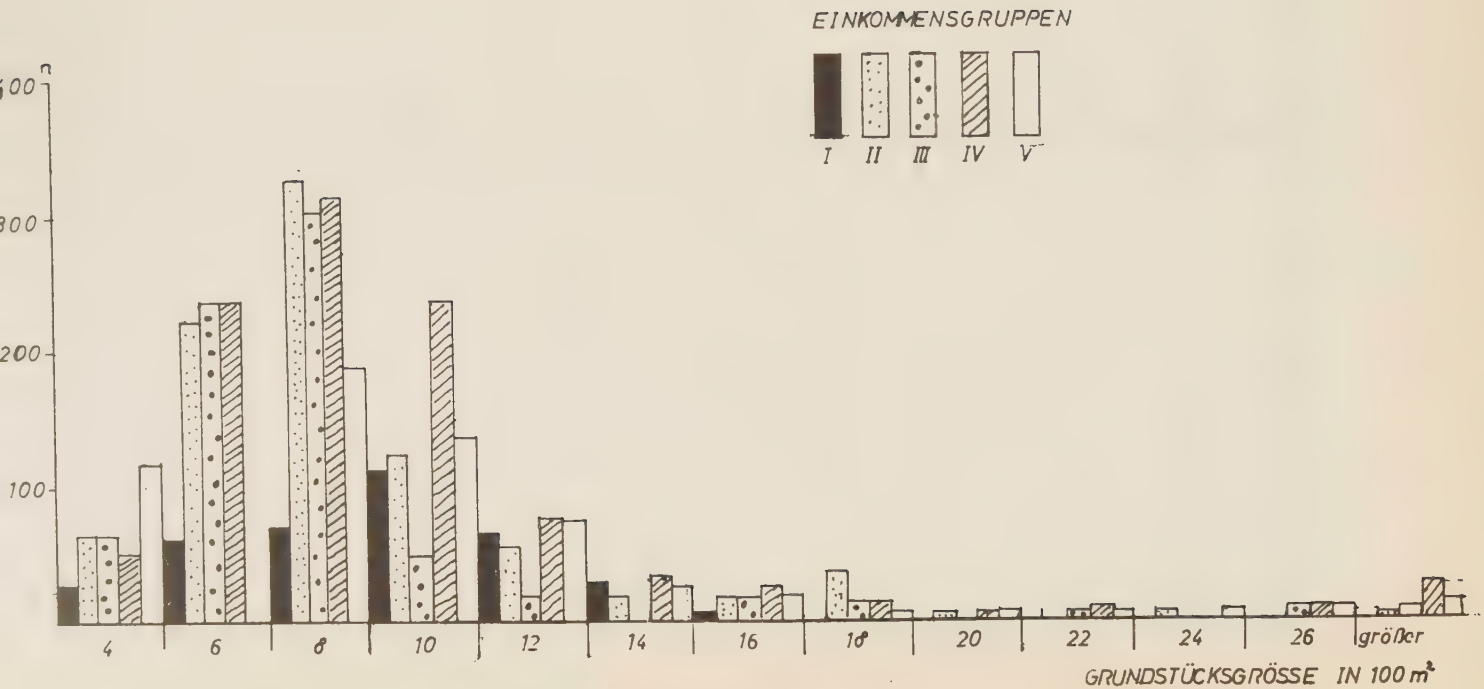


FIG. 16

ANZAHL UND GRÖSSE DER GRUNDSTÜCKE IN KARLSTAD (NICHTPRIVATBESITZ)

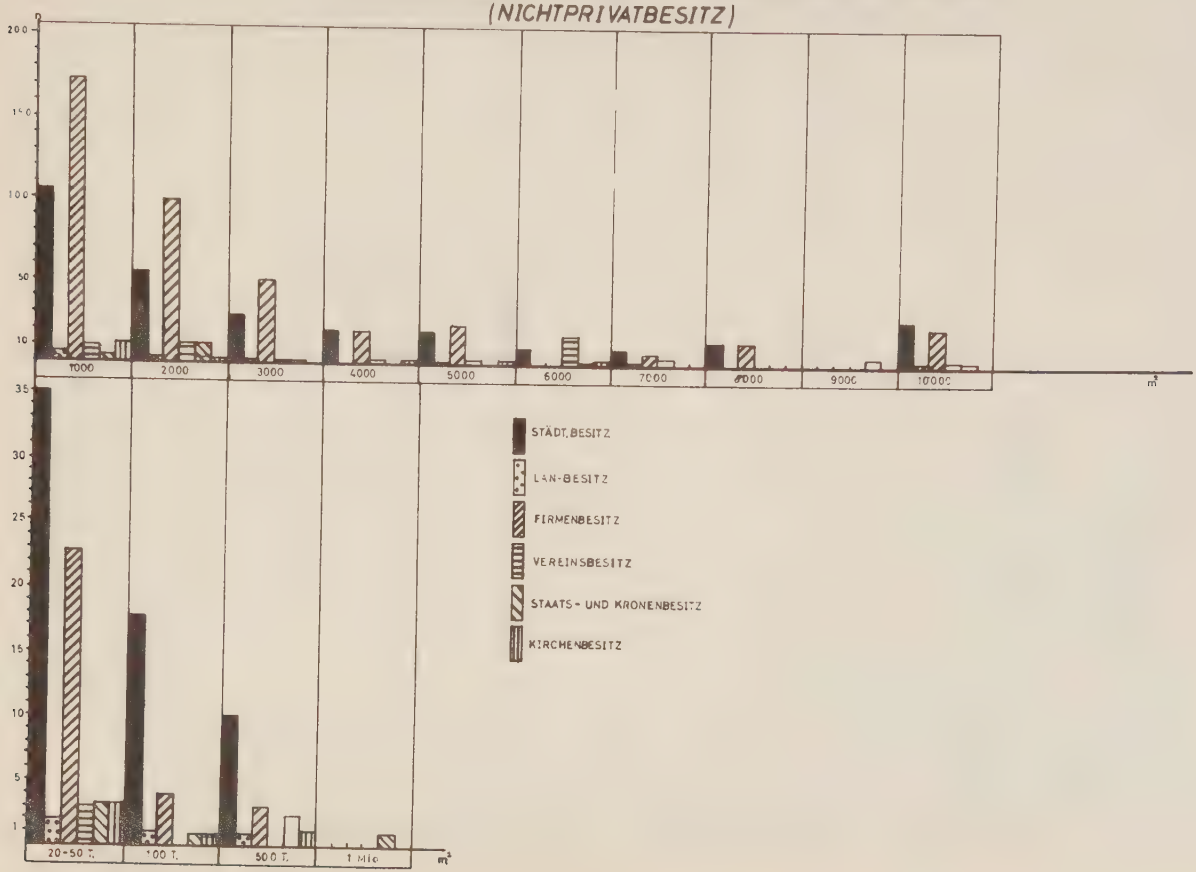
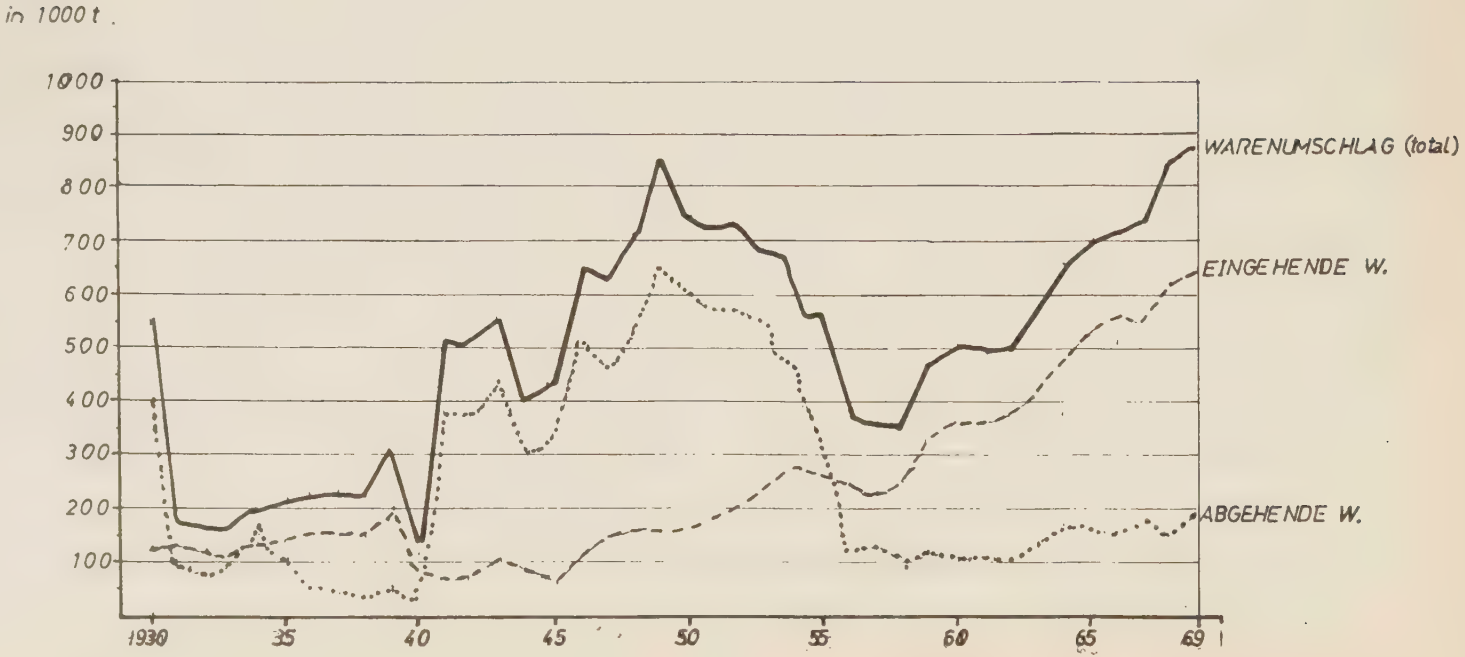


FIG 17

WARENUMSCHLAG IN KARLSTADS HAFEN

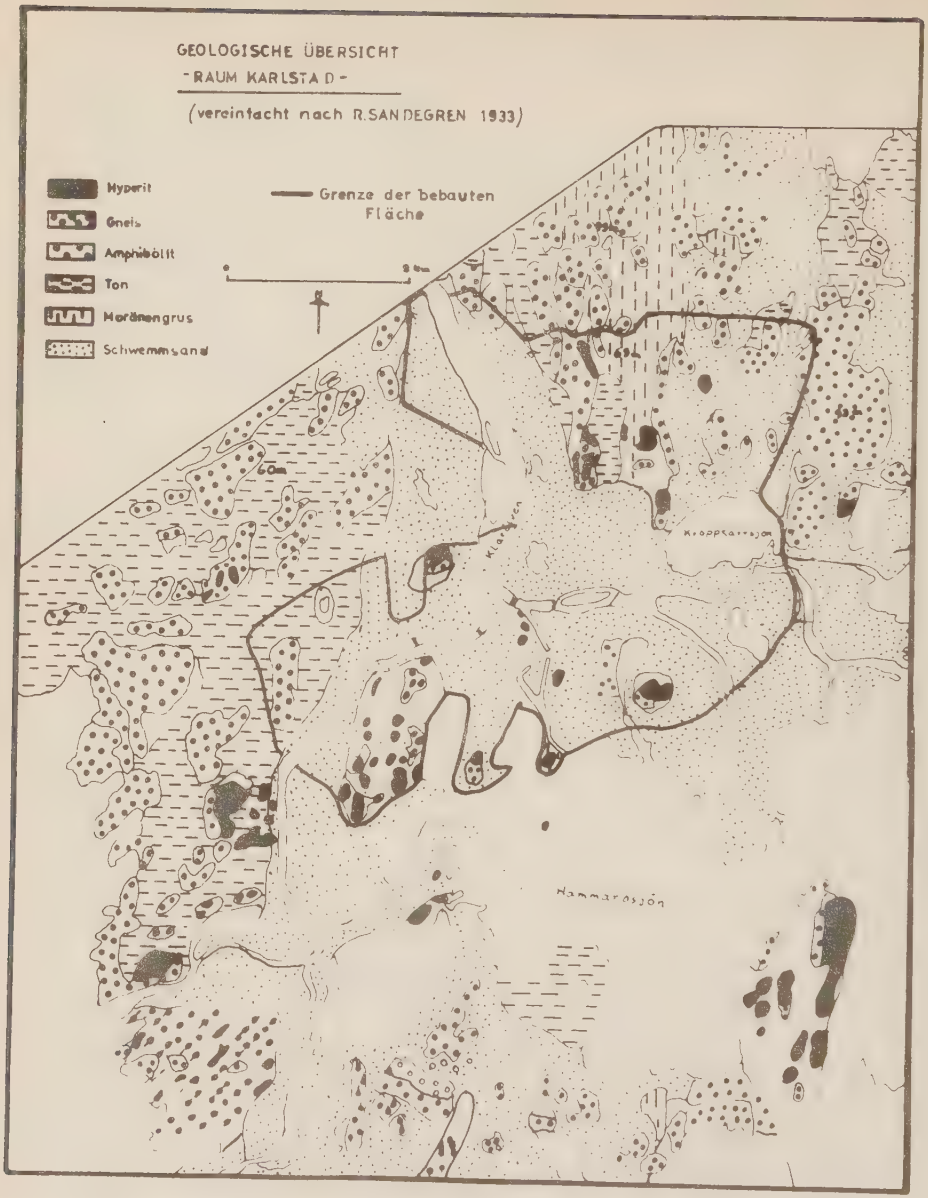
(1930 - 1969)



KARTE 1

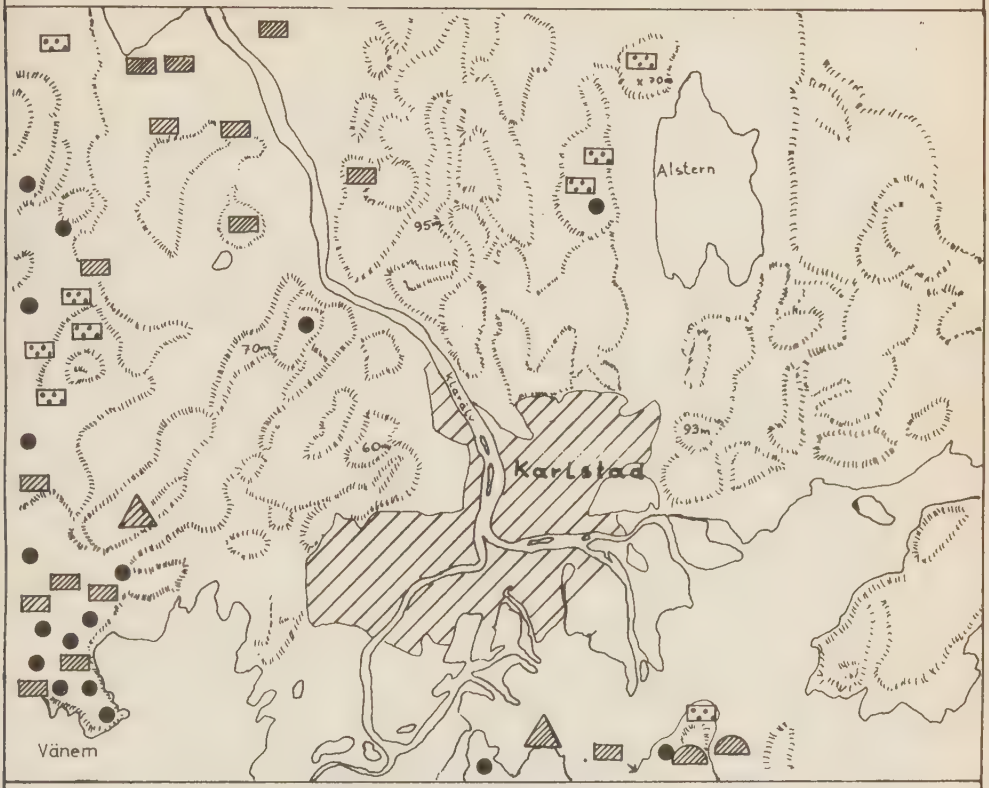
KARLSTADS LAGE IN SCHWEDEN
NORWEGEN
SCHWEDEN
Värmland
Karlstad
Stockholm
Göteborg
Malmö
0
100
200 km

KARTE 2


GEOLOGISCHE ÜBERSICHT
-RAUM KARLSTAD-
(vereinfacht nach R.SANDEGREN 1933)
Hyperit
Gneis
Amphibolit
Ton
Moränengrus
Schwemmsand
Grenze der bebauten Fläche
Kroppkärrsjön
Hammarsjön

KARTE 3

VOR- U. FRÜHGESCHICHTLICHE FUNDPLÄTZE IM RAUM KARLSTAD



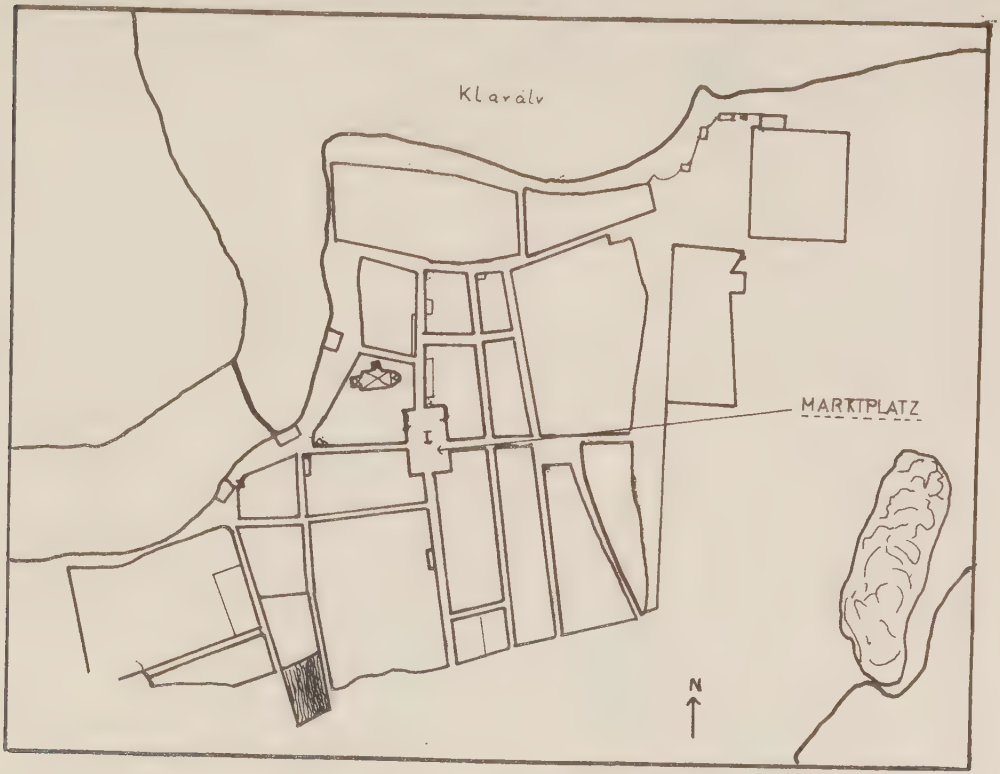
M: 1:100 000

Eisenzeit
Bronzezeit
Steinzeit

O Kleingerät
Gräberfeld
Siedlungsplatz
Kultstätte

Quelle: N.H. MAGNUSSON u. R. SANDEGREN 1933

KARTE 4

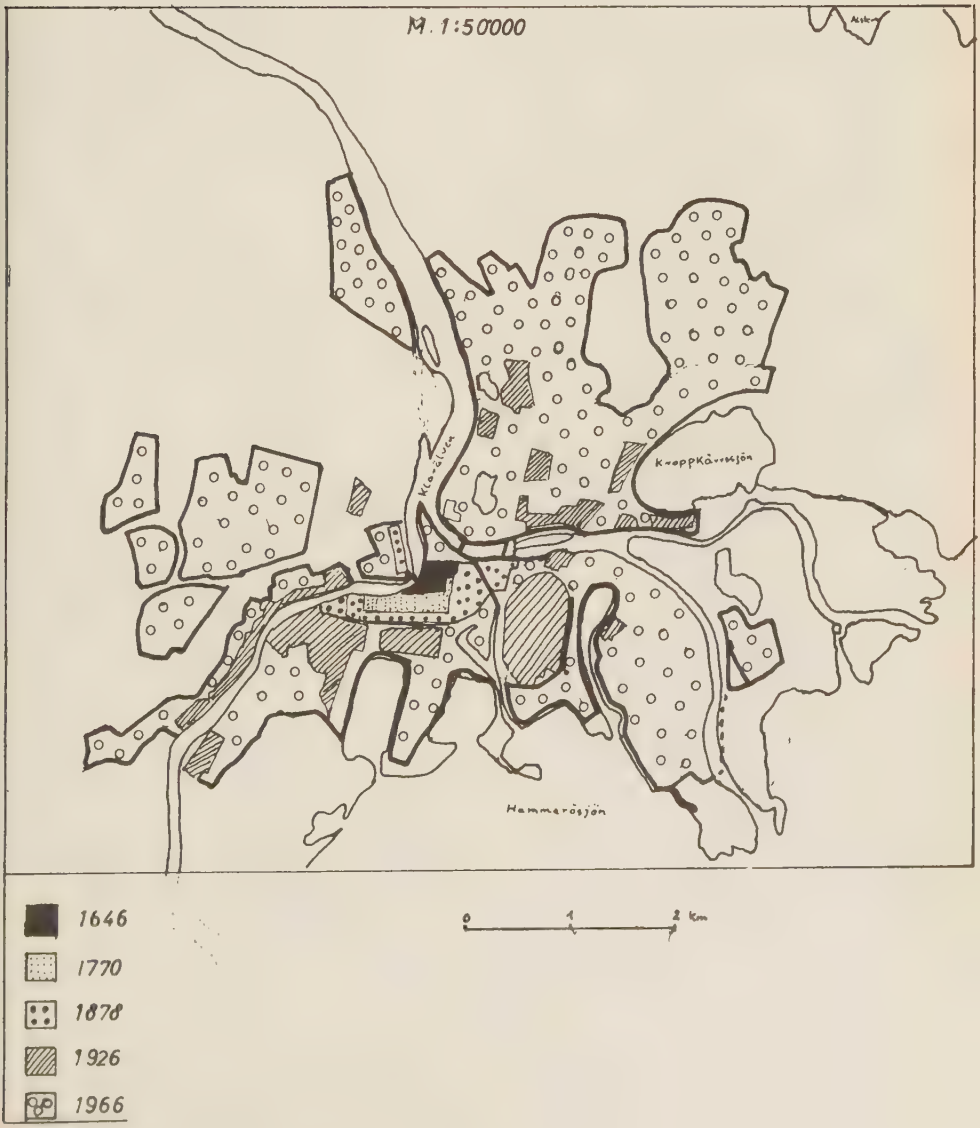


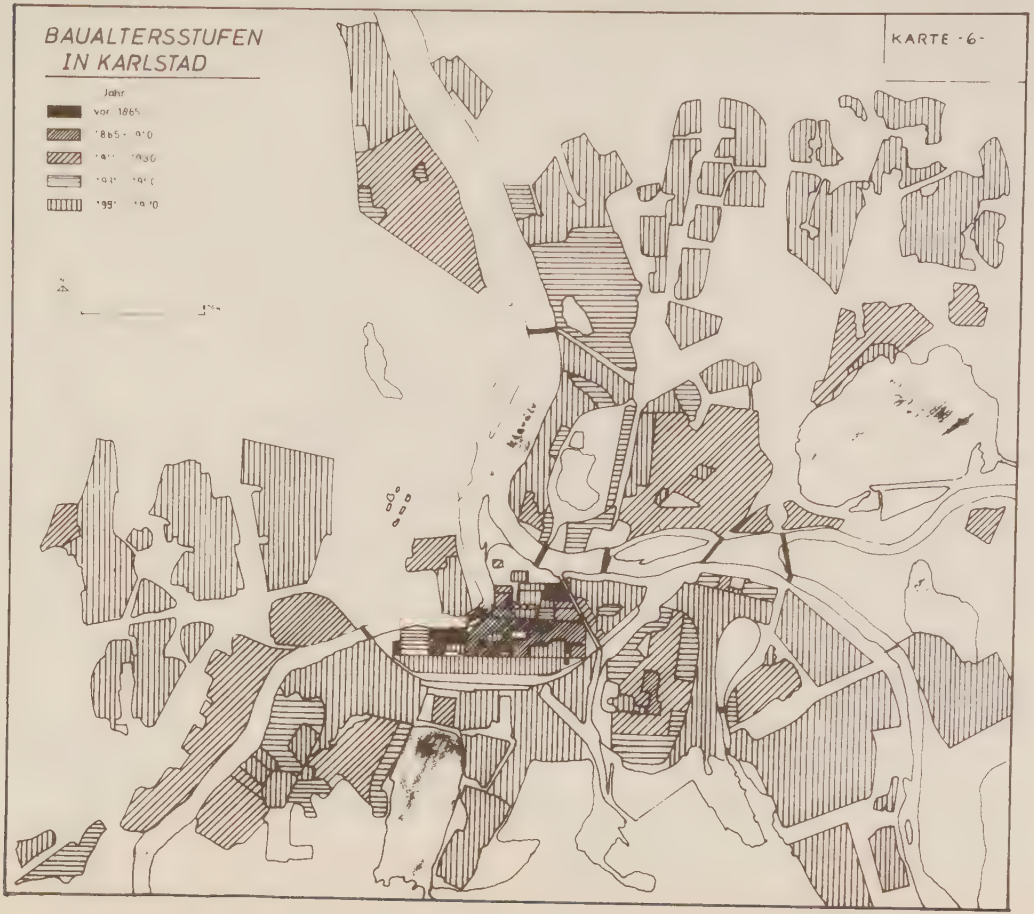
GRUNDRISS VON KARLSTAD (NACH DEM ÄLTESTEN PLAN DER STADT VON 1646)

0 60 m

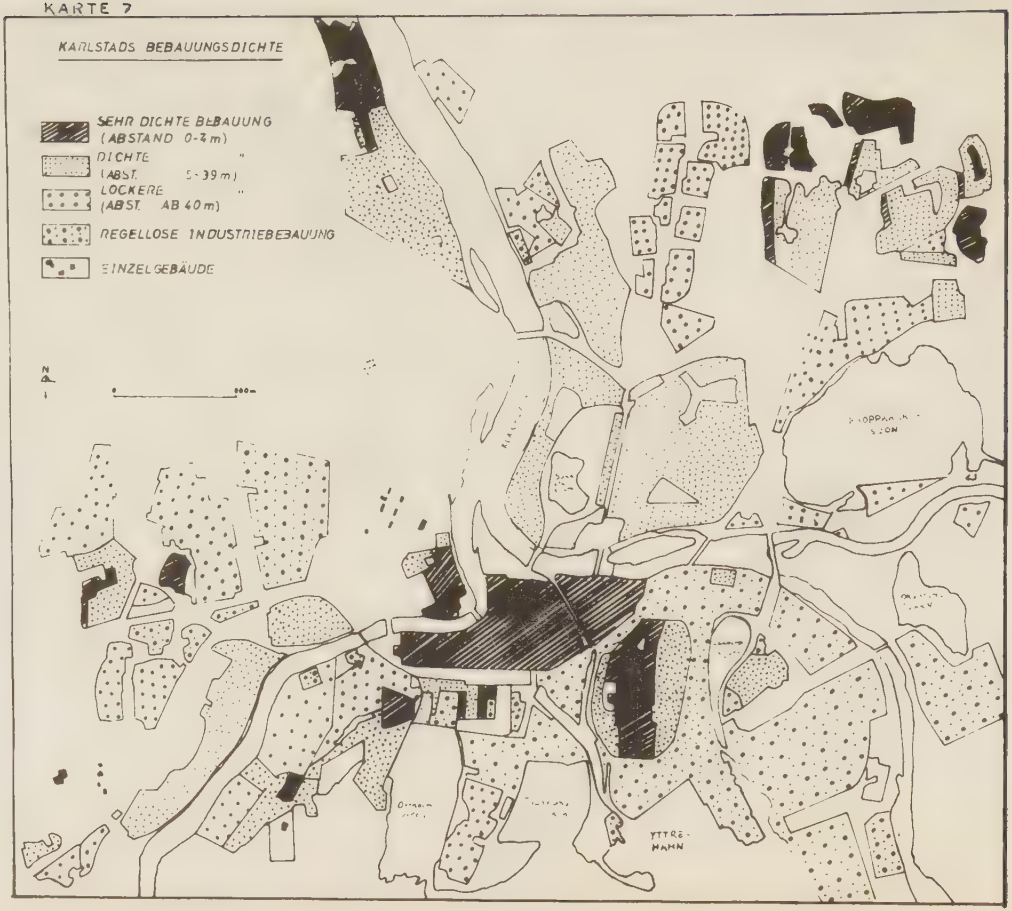
KARTE - 5 -

ENTWICKLUNG DER SIEDLUNGSFLÄCHE
KARLSTADS (NACH AUSGESUCHTEN STADTPLÄNEN)
(1646 – 1966)

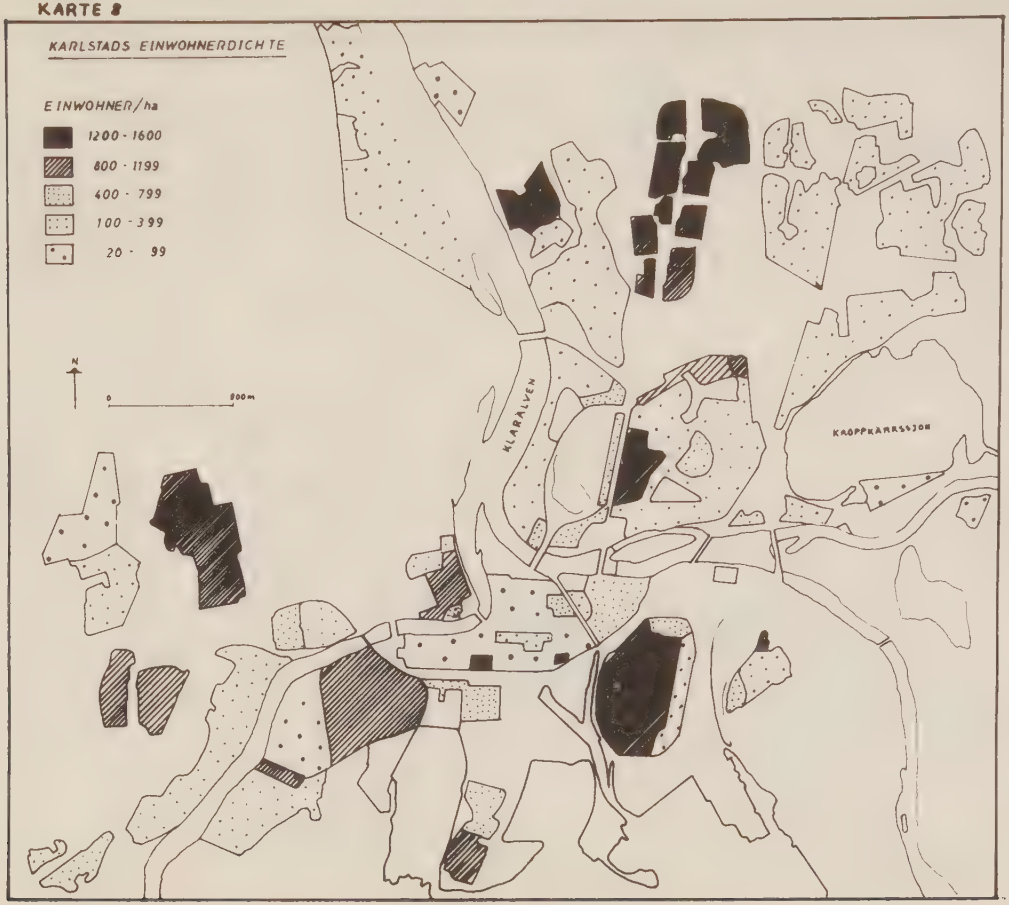



BAUALTERSSTUFEN
IN KARLSTAD
KARTE -6-
Jahr
vor 1865

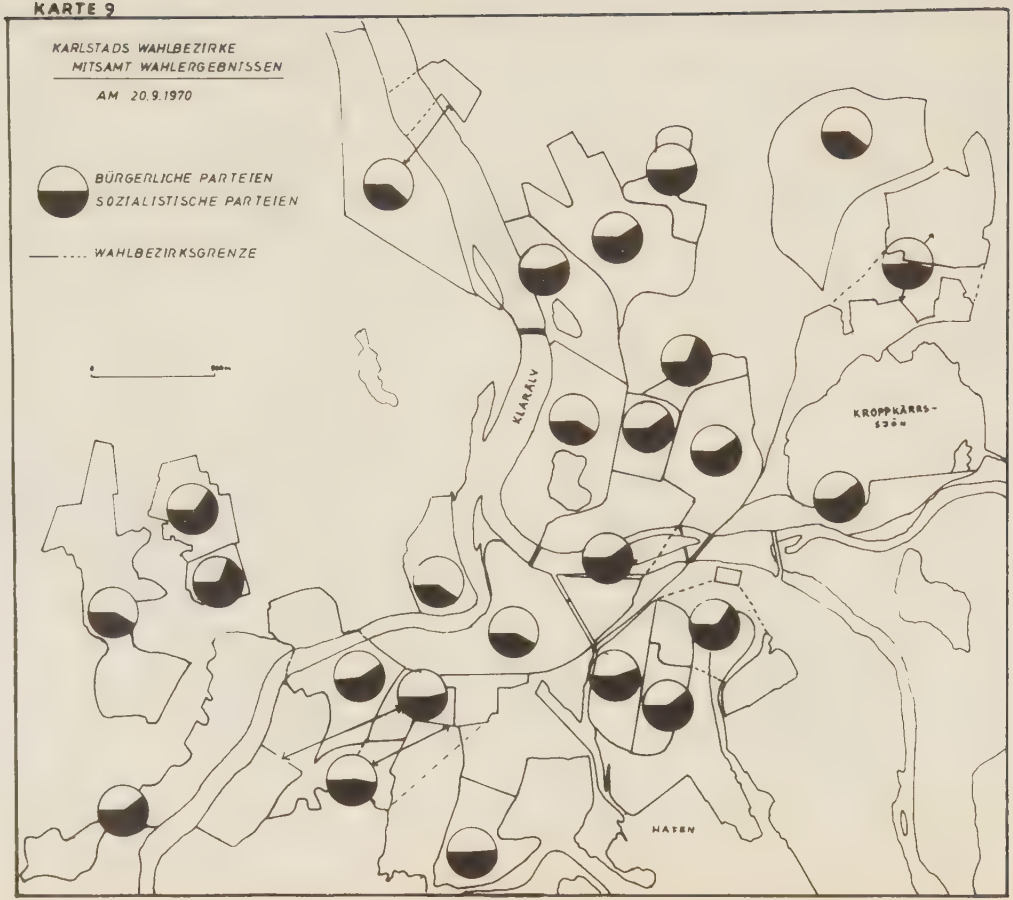
KARTE 7


KARLSTADS BEBAUUNGSDICHTE
SEHR DICHTE BEBAUUNG (ABSTAND 0-3 m)
DICHTE " (ABST. 5-39 m)
LOCKERE " (ABST. AB 40 m)
REGELLOSE INDUSTRIEBEBAUUNG
EINZELGEBÄUDE
N
1
YTTRE HAMN

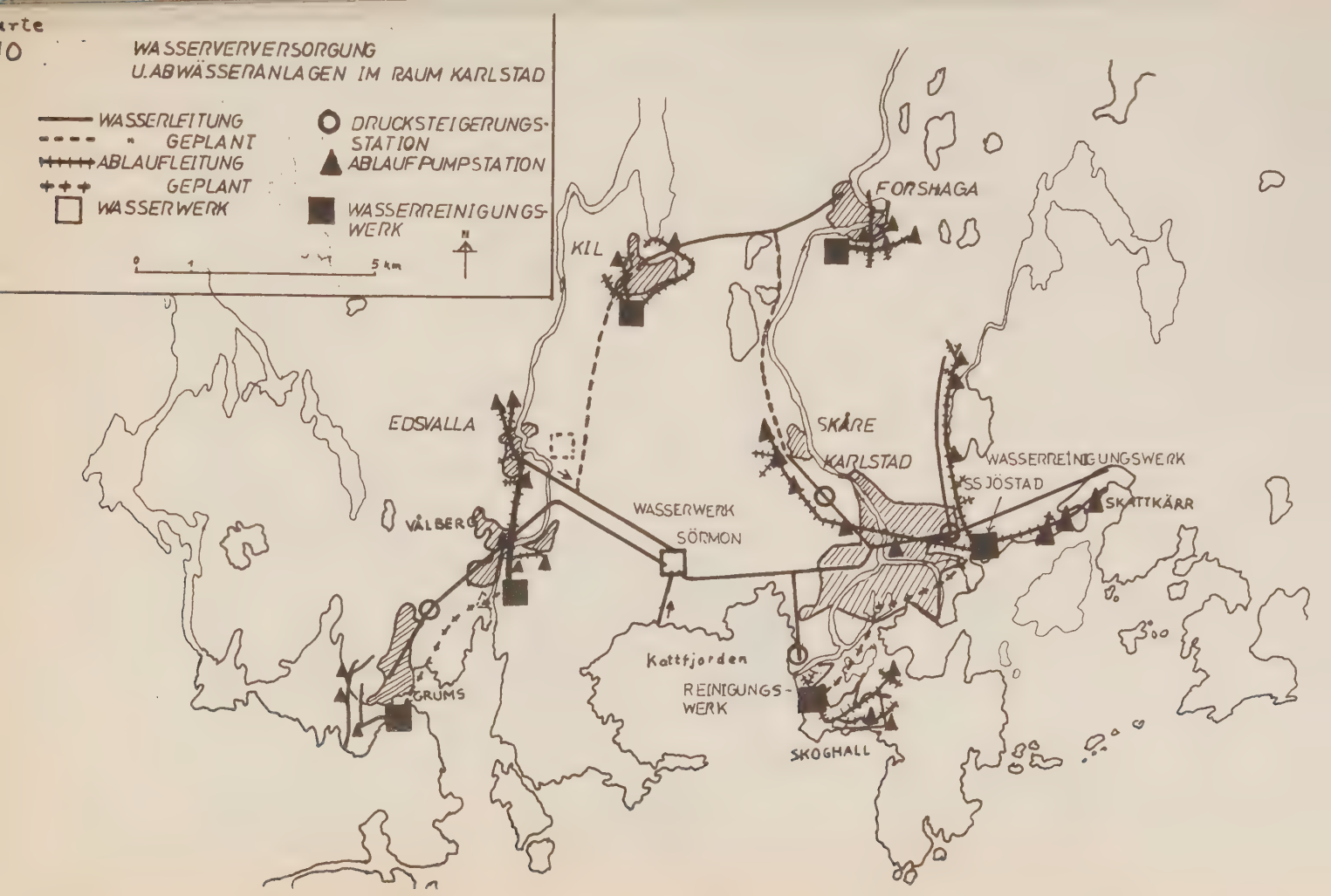
KARTE 8


KARLSTADS EINWOHNERDICHTE
EINWOHNER/ha
1200 - 1600
800 - 1199
400 - 799
100 - 399
20 - 99
N
0
800 m
KLARÄLVEN
KÄPPKÄRRSSJÖN

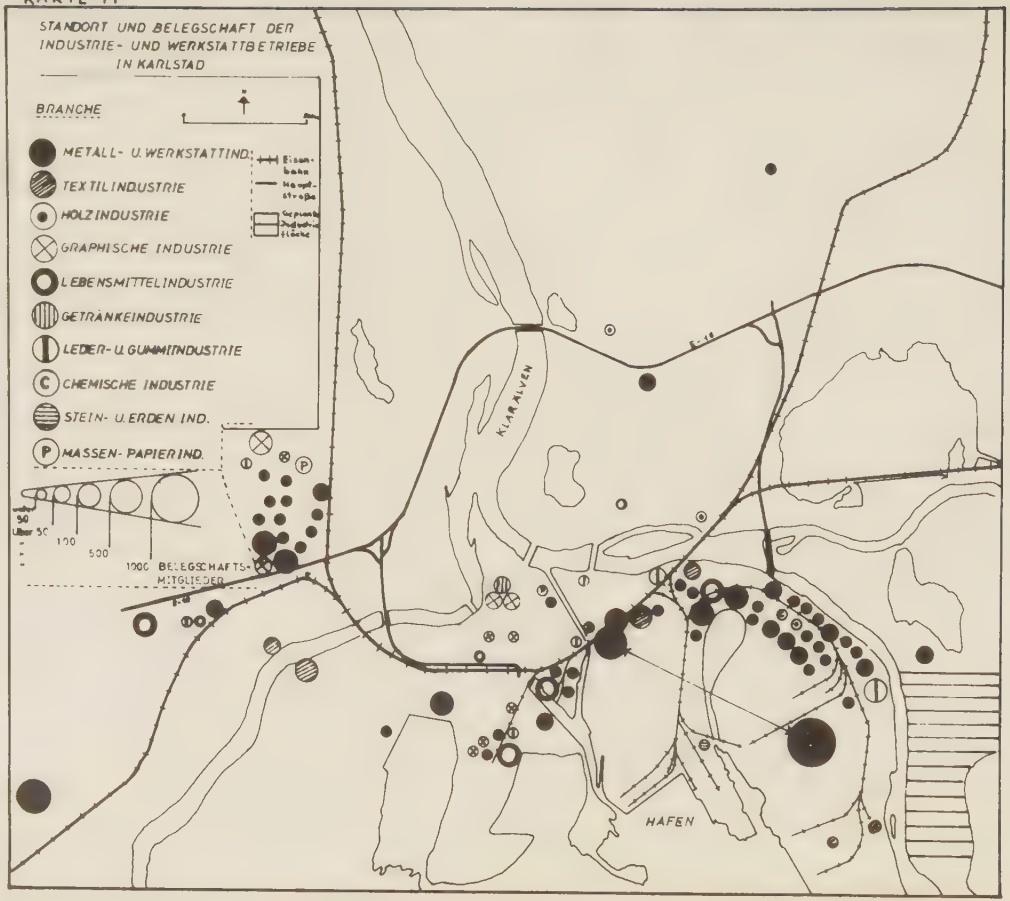
KARTE 9


KARLSTADS WAHLBEZIRKE
MITSAMT WAHLERGEBNISSEN
AM 20.9.1970
BÜRGERLICHE PARTEIEN
SOZIALISTISCHE PARTEIEN
WAHLBEZIRKSGRENZE
KLARÄLV
KROPPKÄRRS-
SJÖN
HAFEN

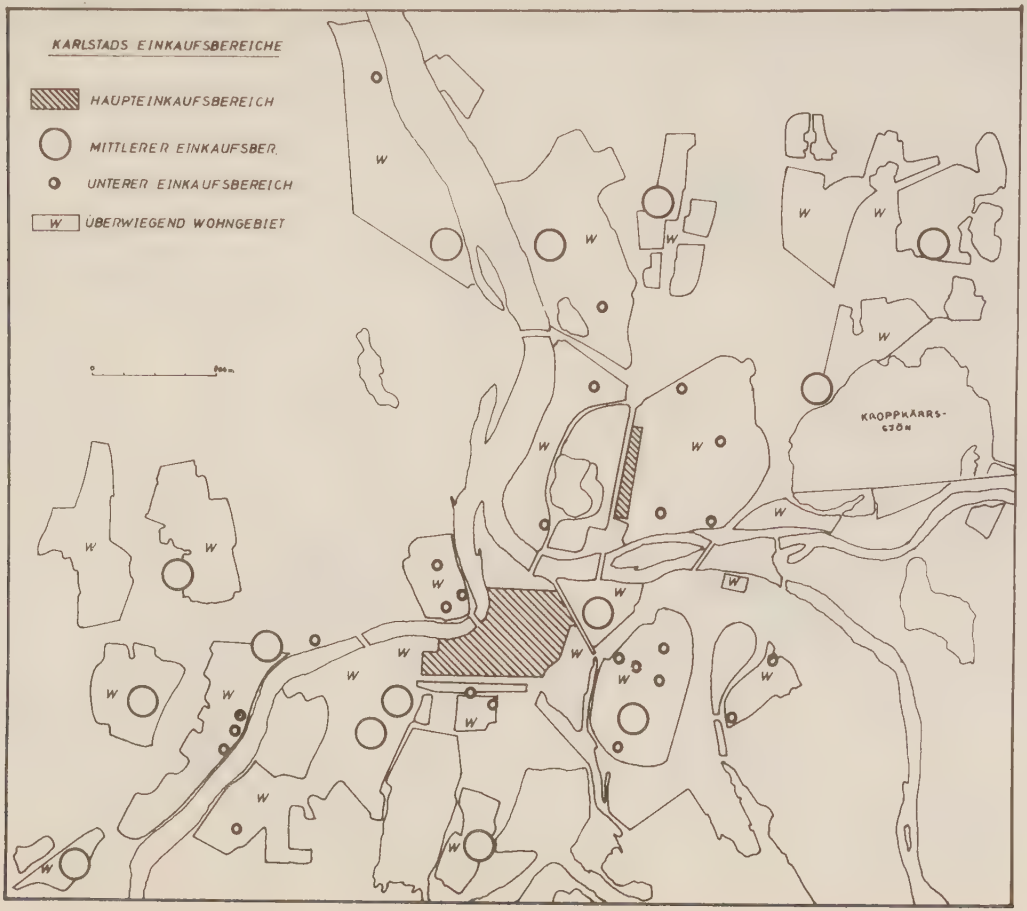
arte
0


WASSERVERVERSORGUNG
U. ABWÄSSERANLAGEN IM RAUM KARLSTAD
WASSERLEITUNG
GEPLANT
ABLAUFLEITUNG
GEPLANT
WASSERWERK
DRUCKSTEIGERUNGS-STATION
ABLAUFPUMPSTATION
WASSERREINIGUNGS-WERK
0
1
5 km
KIL
FORSHAGA
EDSVALLA
SKÅRE
KARLSTAD
WASSERREINIGUNGSWERK
SSJÖSTAD
SKATTKÄRR
VÅLBERG
WASSERWERK
SÖRMON
Kattfjorden
REINIGUNGS-WERK
GRUMS
SKOGHALL

KARTE 11

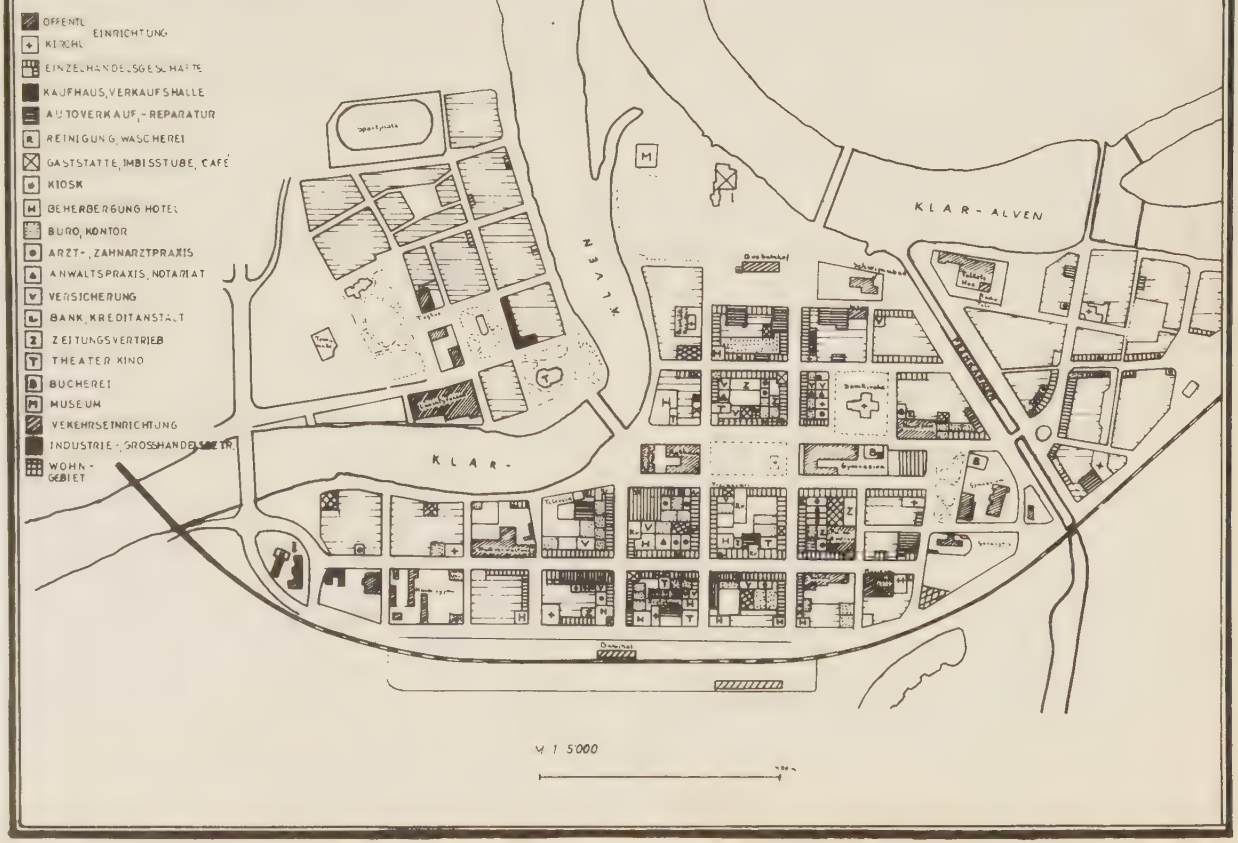

STANDORT UND BELEGSCHAFT DER INDUSTRIE- UND WERKSTATTBETRIEBE IN KARLSTAD
BRANCHE
METALL- U. WERKSTATTIND.
TEXTILINDUSTRIE
HOLZINDUSTRIE
GRAPHISCHE INDUSTRIE
LEBENSMITTELINDUSTRIE
GETRÄNKEINDUSTRIE
LEDER- U. GUMMIINDUSTRIE
CHEMISCHE INDUSTRIE
STEIN- U. ERDEN IND.
MASSEN- PAPIERIND.
Eisenbahn
Hauptstraße
Gemeinde-Radfahrweg
Fluss
50
100
500
1000 BELEGSCHAFTS-MITGLIEDER
E-11
KLARÄLVEN
HAFEN

KARTE
12


KARLSTADS EINKAUFSBEREICHE
HAUPTEINKAUFSBEREICH
MITTLERER EINKAUFSBER.
UNTERER EINKAUFSBEREICH
W ÜBERWIEGEND WOHNGEBIET
KNOPPKÄRRS-
GJÖN

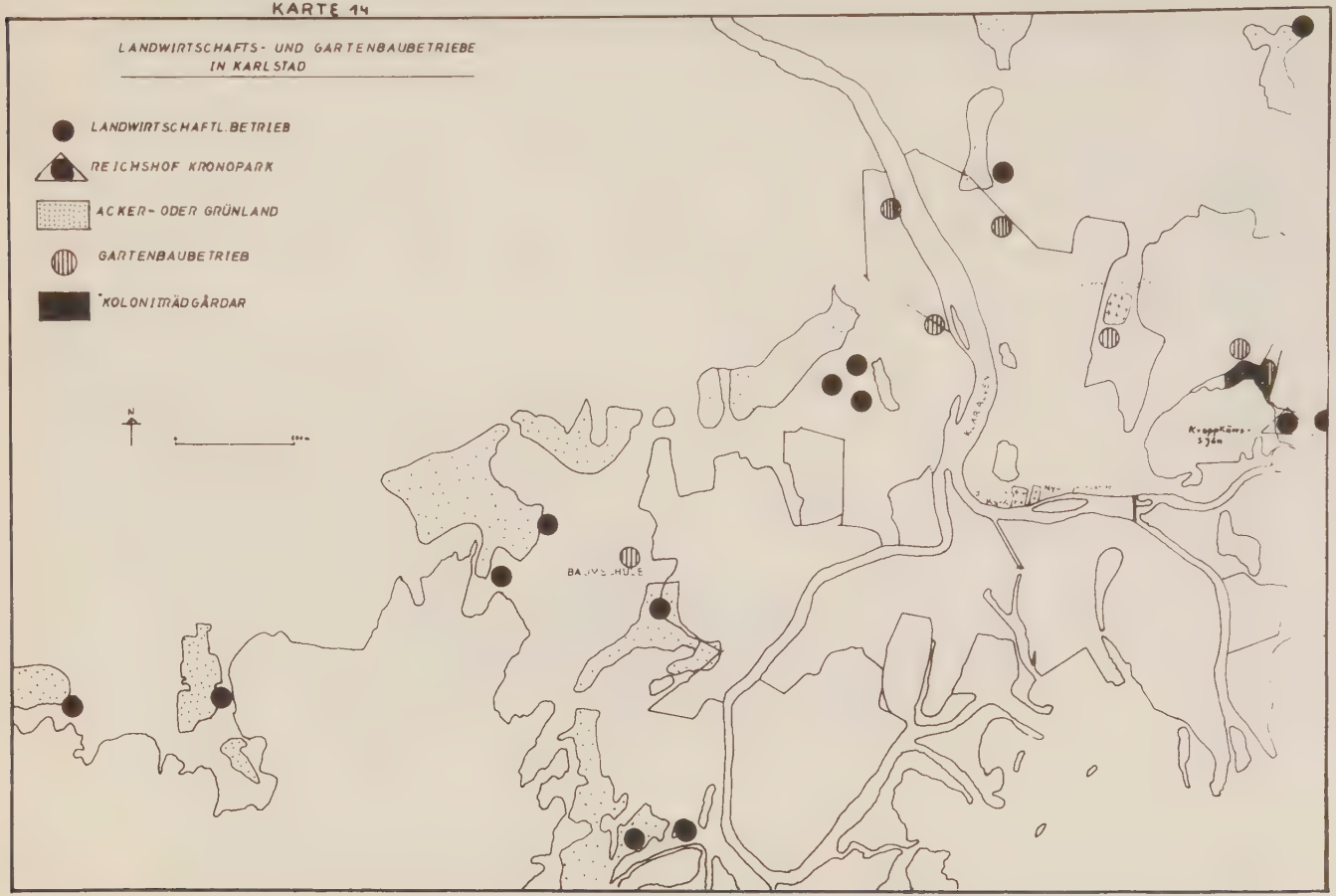
KARTE 13

FUNKTIONALE DIFFERENZIERUNG DER INNENSTADT VON KARLSTAD

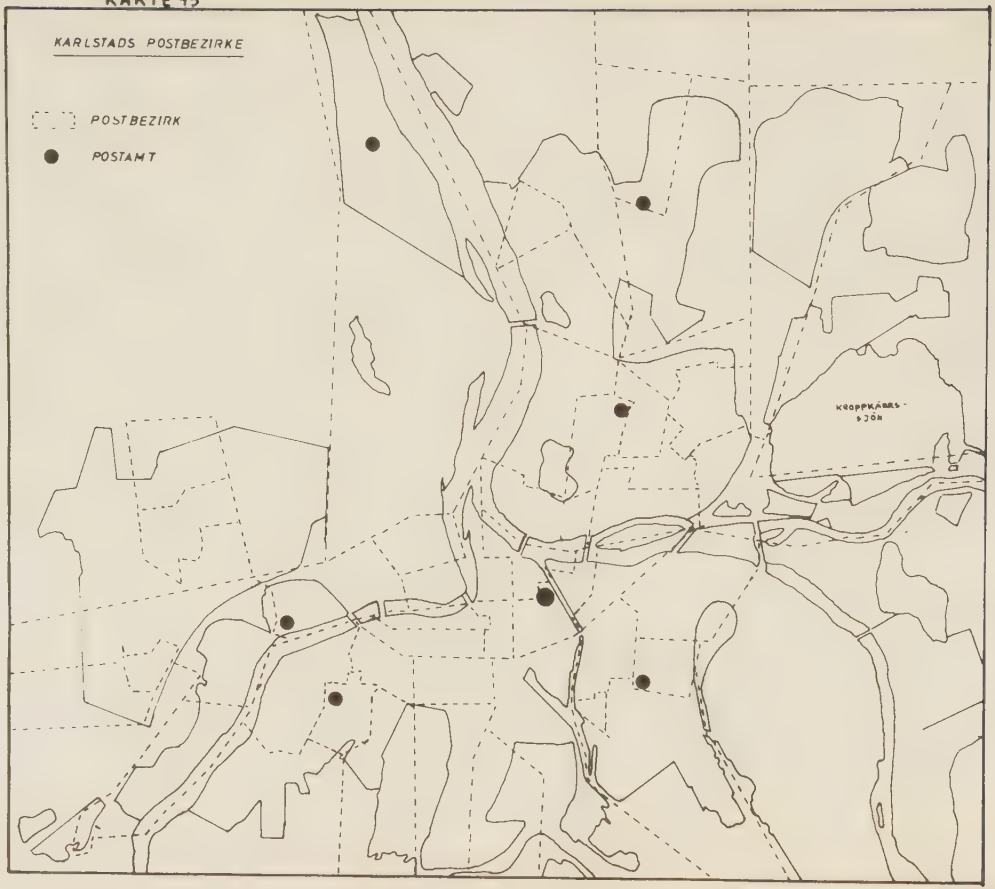


KARTE 14

LANDWIRTSCHAFTS- UND GARTENBAUBETRIEBE
IN KARLSTAD

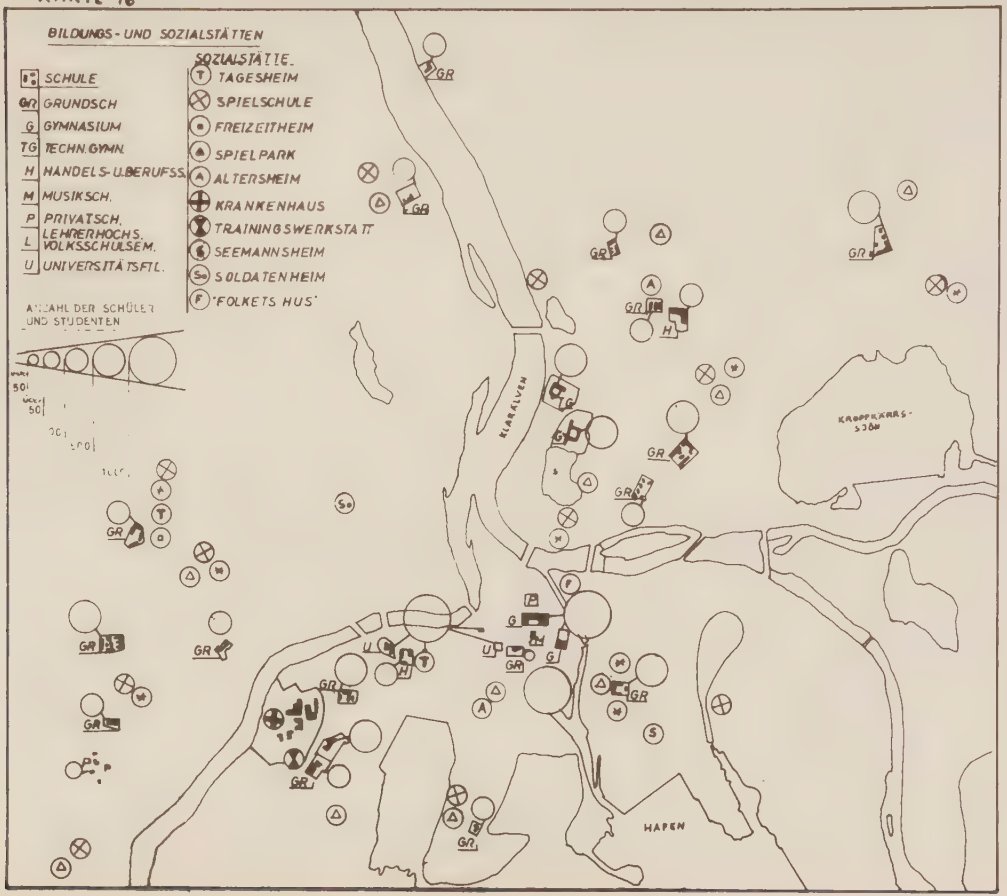


KARTE 15

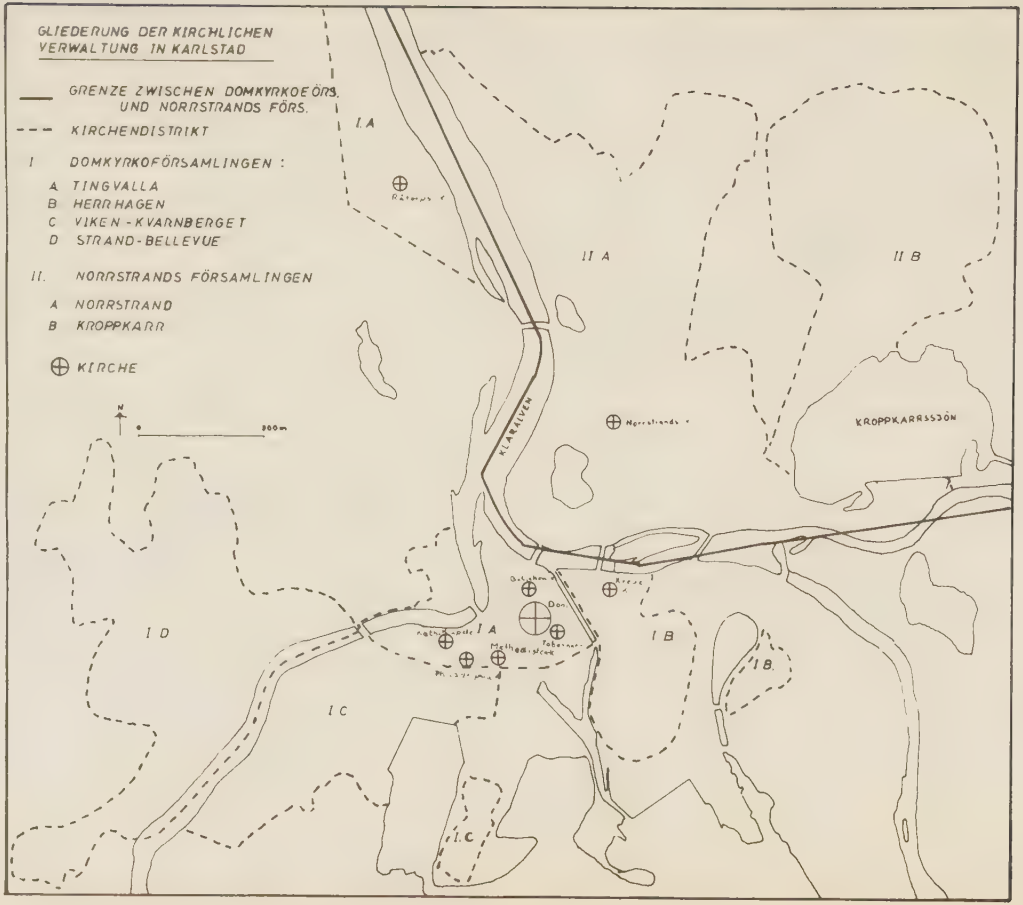


QUELLE: POSTEXPEDITION KARLSTAD

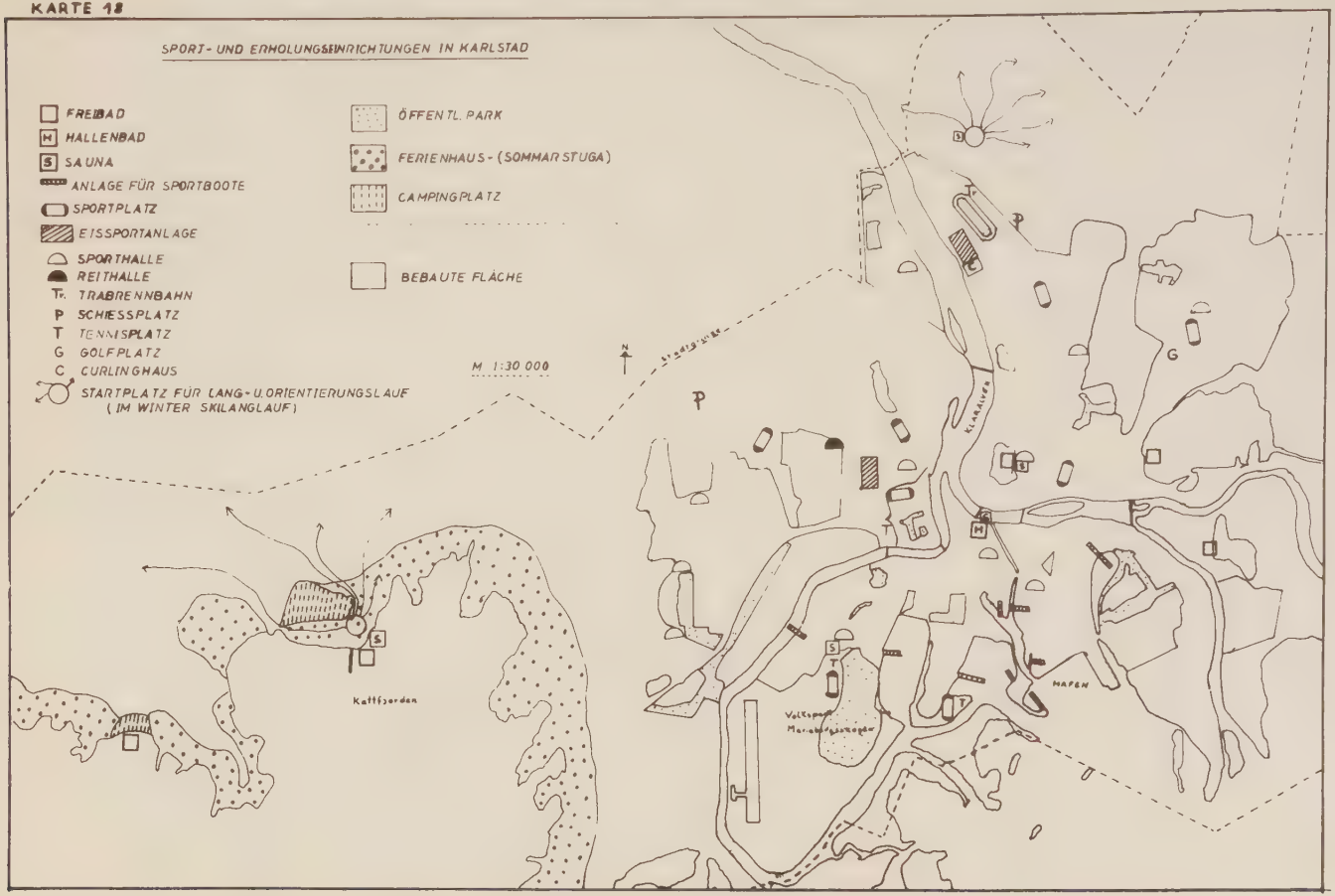
KARTE 16

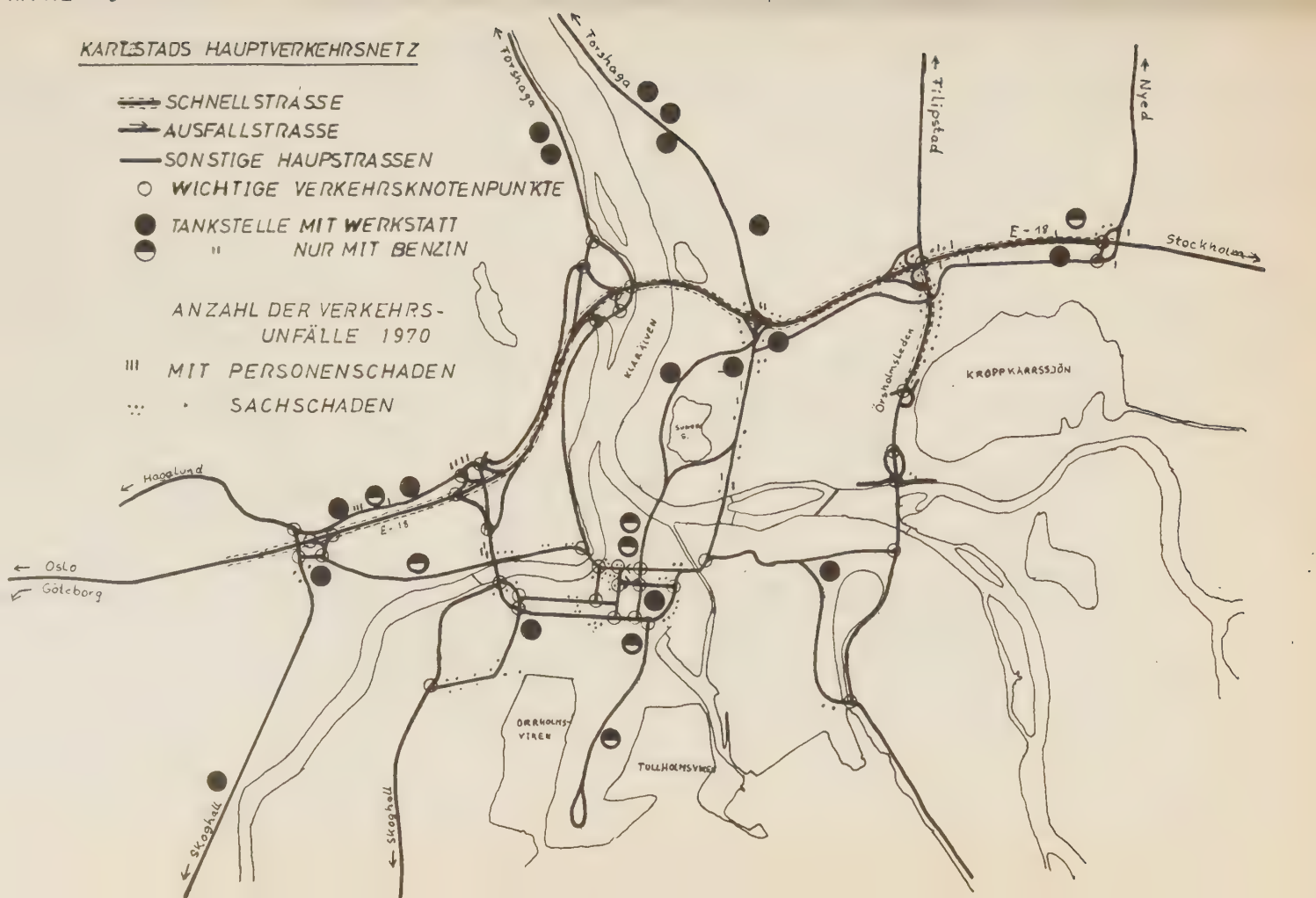

BILDUNGS- UND SOZIALSTÄTTEN
SCHULE
GR GRUNDSCH
G GYMNASIUM
TG TECHN. GYMN.
H HANDELS- U. BERUFSS.
M MUSIKSCH.
P PRIVATSCH.
L LEHRERHOCHS. VOLKSSCHULSEM.
U UNIVERSITÄTSFTL.
ANZAHL DER SCHÜLER UND STUDENTEN
SOZIALSTÄTTE.
T TAGESHEIM
SPIELSCHULE
FREIZEITHEIM
SPIELPARK
A ALTERSHEIM
KRANKENHAUS
TRAININGSWERKSTATT
SEEMANNSHEIM
So SOLDATENHEIM
F "FOLKETS HUS"
KLARÄLVEN
KROPPKÄRRS-SJÖN
HAFEN

KARTE 17


GLIEDERUNG DER KIRCHLICHEN VERWALTUNG IN KARLSTAD
GRENZE ZWISCHEN DOMKYRKOFÖRS. UND NORRSTRANDS FÖRS.
KIRCHENDISTRIKT
I DOMKYRKOFÖRSAMLINGEN :
A TINGVALLA
B HERRHAGEN
C VIKEN-KVARNBERGET
D STRAND-BELLEVUE
II. NORRSTRANDS FÖRSAMLINGEN
A NORRSTRAND
B KROPPKARR
KIRCHE
N
500 m
KLARÄLVEN
KROPPKARRSSJÖN
I A
II A
II B
I D
I C
I B

KARTE 18

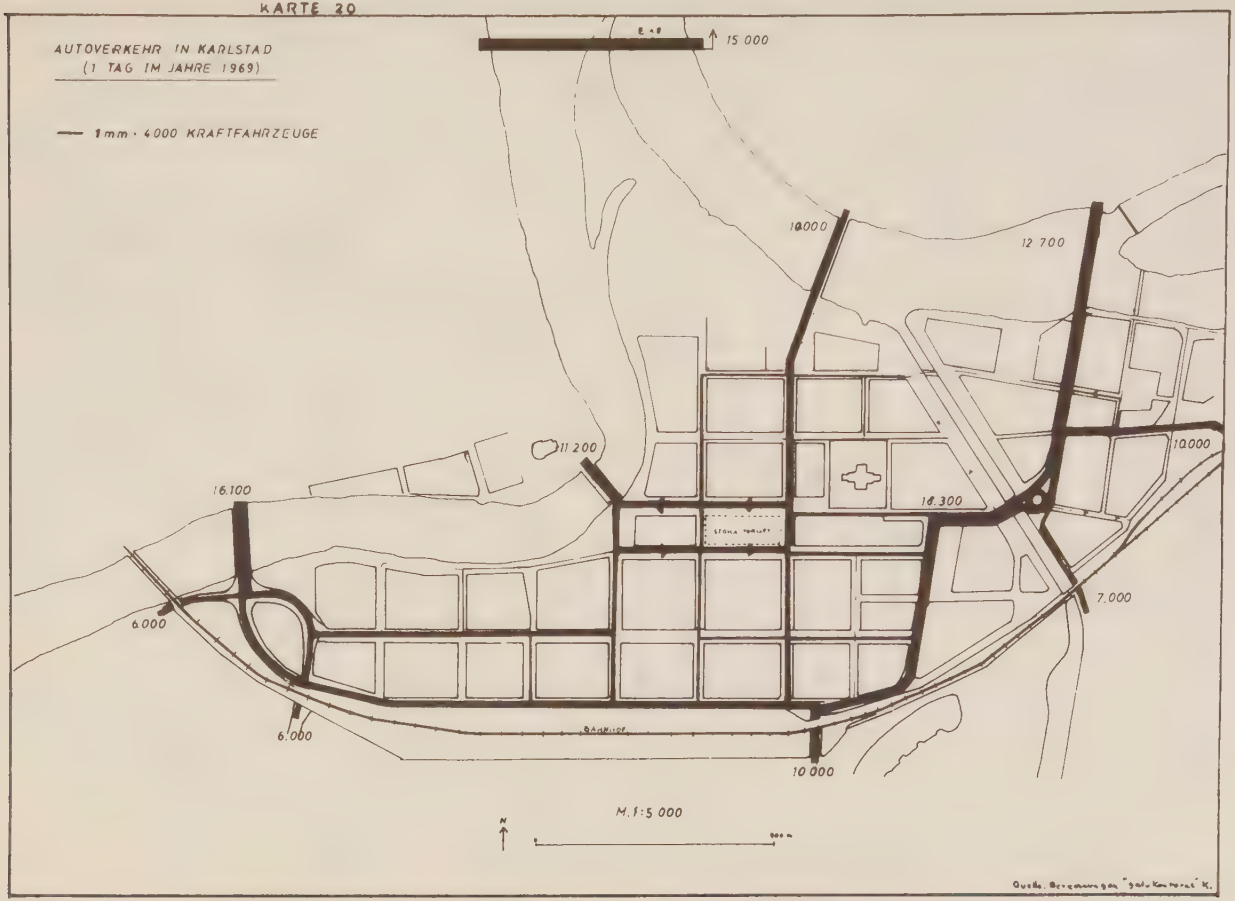

SPORT- UND ERHOLUNGSEINRICHTUNGEN IN KARLSTAD
FREIBAD
HALLENBAD
SAUNA
ANLAGE FÜR SPORTBOOTE
SPORTPLATZ
EISSPORTANLAGE
SPORTHALLE
REITHALLE
Tr. TRABRENNBAHN
P SCHIESSPLATZ
T TENNISPLATZ
G GOLFPLATZ
C CURLINGHAUS
STARTPLATZ FÜR LANG- U. ORIENTIERUNGSLAUF (IM WINTER SKILANGLAUF)
ÖFFENTL. PARK
FERIENHAUS - (SOMMARSTUGA)
CAMPINGPLATZ
BEBAUTE FLÄCHE
M 1:30 000
N
Klarälven
HAFEN
Kattfjorden


KARLSTADS HAUPTVERKEHRSNETZ
SCHNELLSTRASSE
AUSFALLSTRASSE
SONSTIGE HAUPTSTRASSEN
WICHTIGE VERKEHRSKNOTENPUNKTE
TANKSTELLE MIT WERKSTATT
" NUR MIT BENZIN
ANZAHL DER VERKEHRS-UNFÄLLE 1970
MIT PERSONENSCHADEN
SACHSCHADEN
← Torshaga
← Torshaga
Tilipstad →
Nyed →
E - 18
Stockholm →
KLARÄLVEN
Örsholmsleden
KROPPKÄRRSSJÖN
← Haagelund
E - 18
← Oslo
← Göteborg
ÖRRHOLMS-VIKEN
TOLLHOLMSVIKEN
← Skoghall
← Skoghall

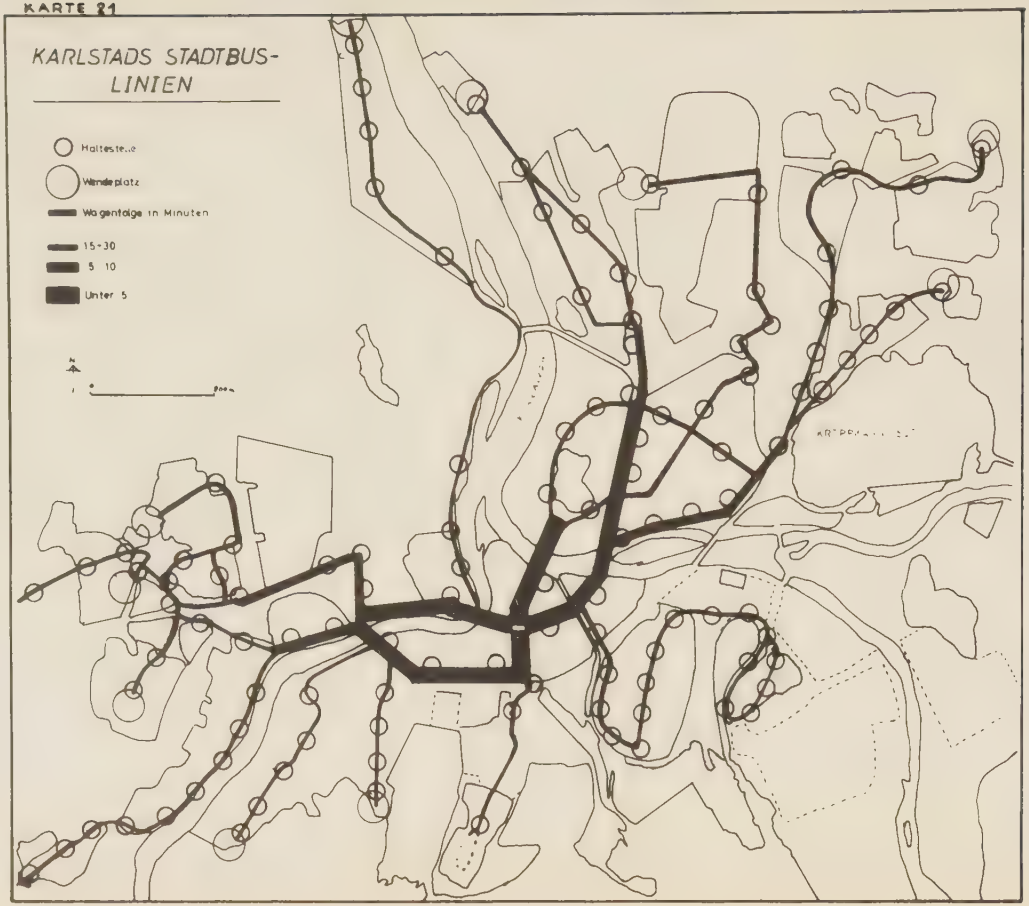
KARTE 20

AUTOVERKEHR IN KARLSTAD
(1 TAG IM JAHRE 1969)

1 mm · 4000 KRAFTFAHRZEUGE



KARTE 21

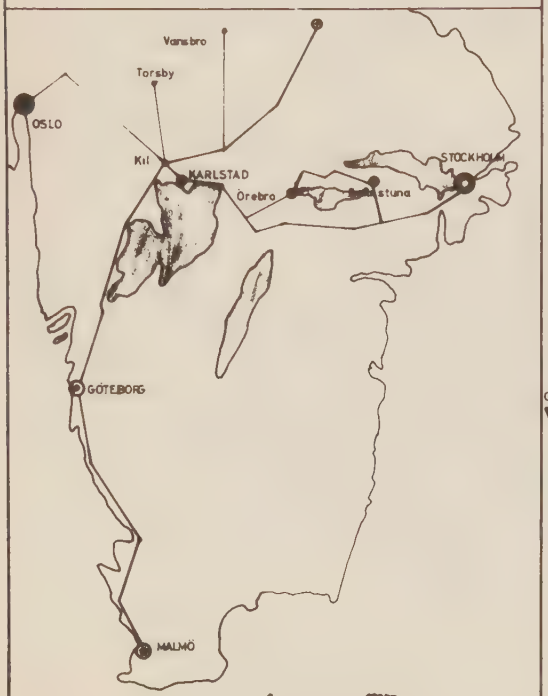

KARLSTADS STADTBUS-
LINIEN
Haltestelle
Wendeplatz
Wagenfolge in Minuten
15-30
5 10
Unter 5

A

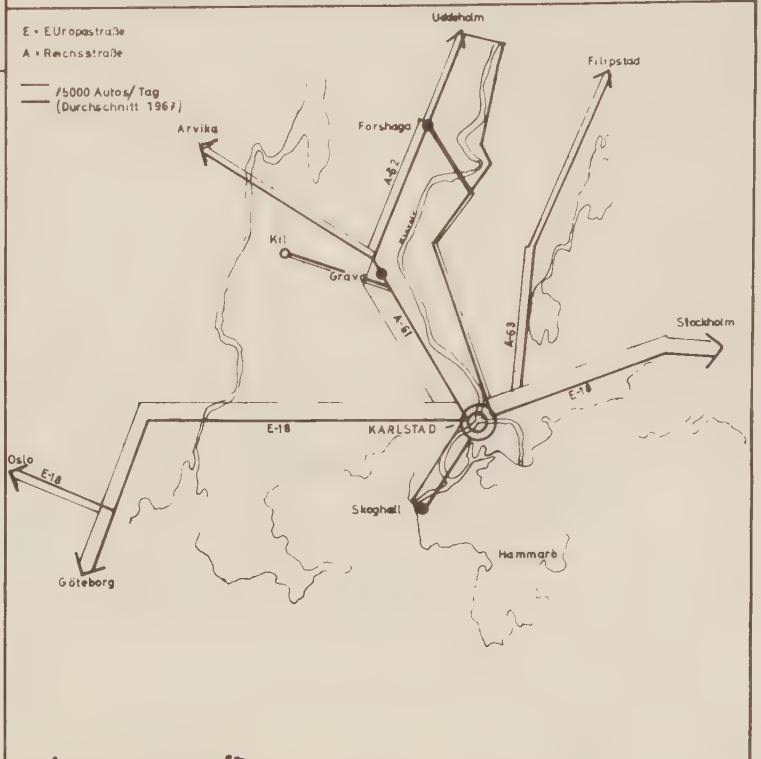
KARTE 23

B

KARLSTAD IM SCHIENENNETZ

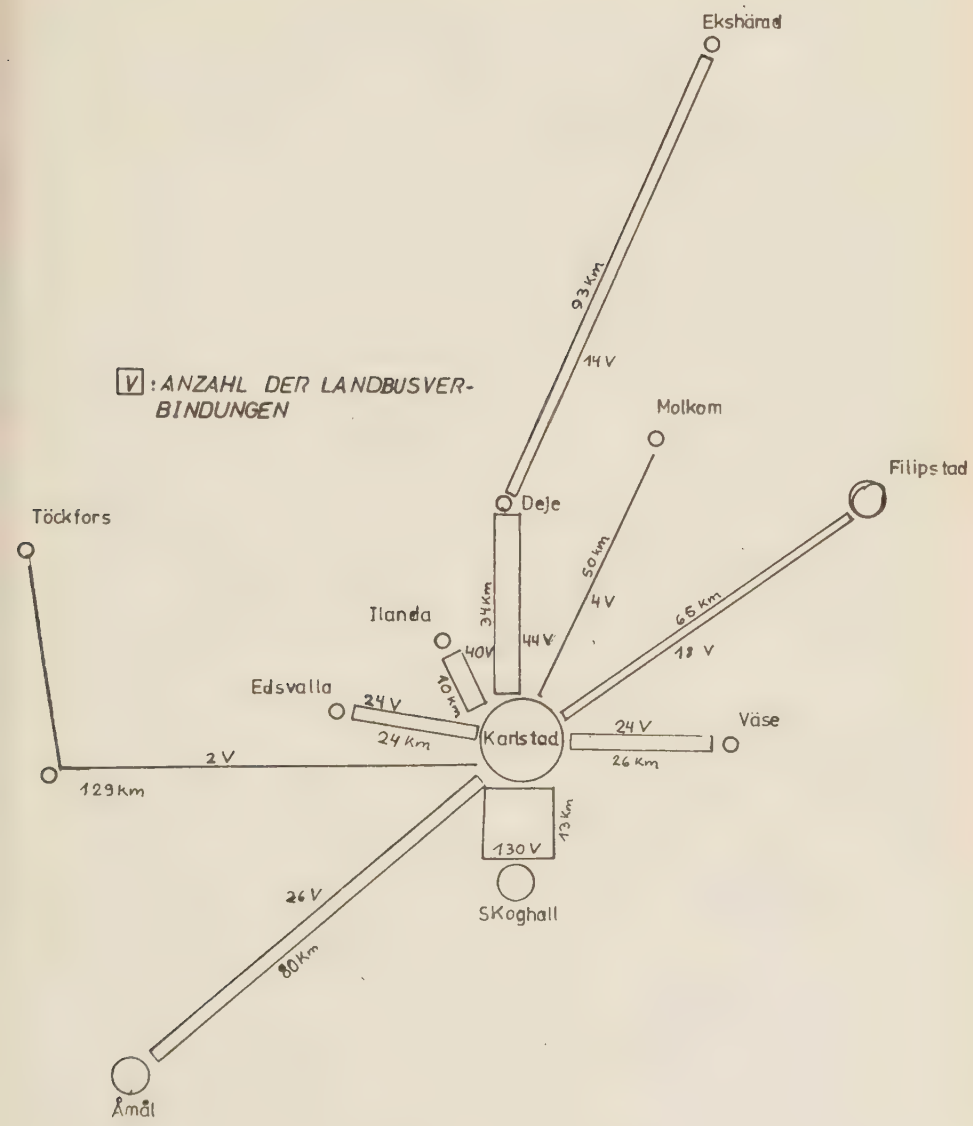


KARLSTAD IM STRASSENNETZ



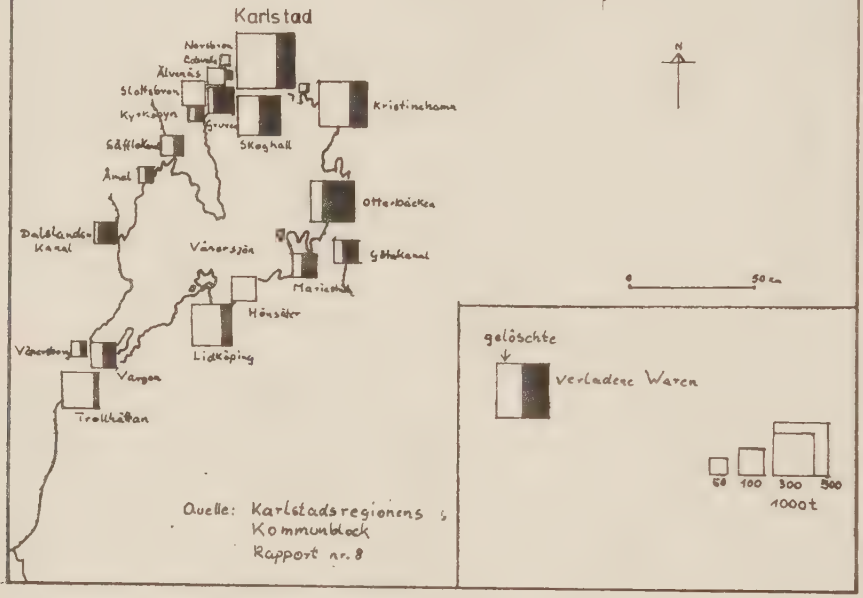
KARTE 23

ANZAHL DER TÄGLICHEN LANDBUSVERBINDUNGEN VON U. NACH KARLSTAD



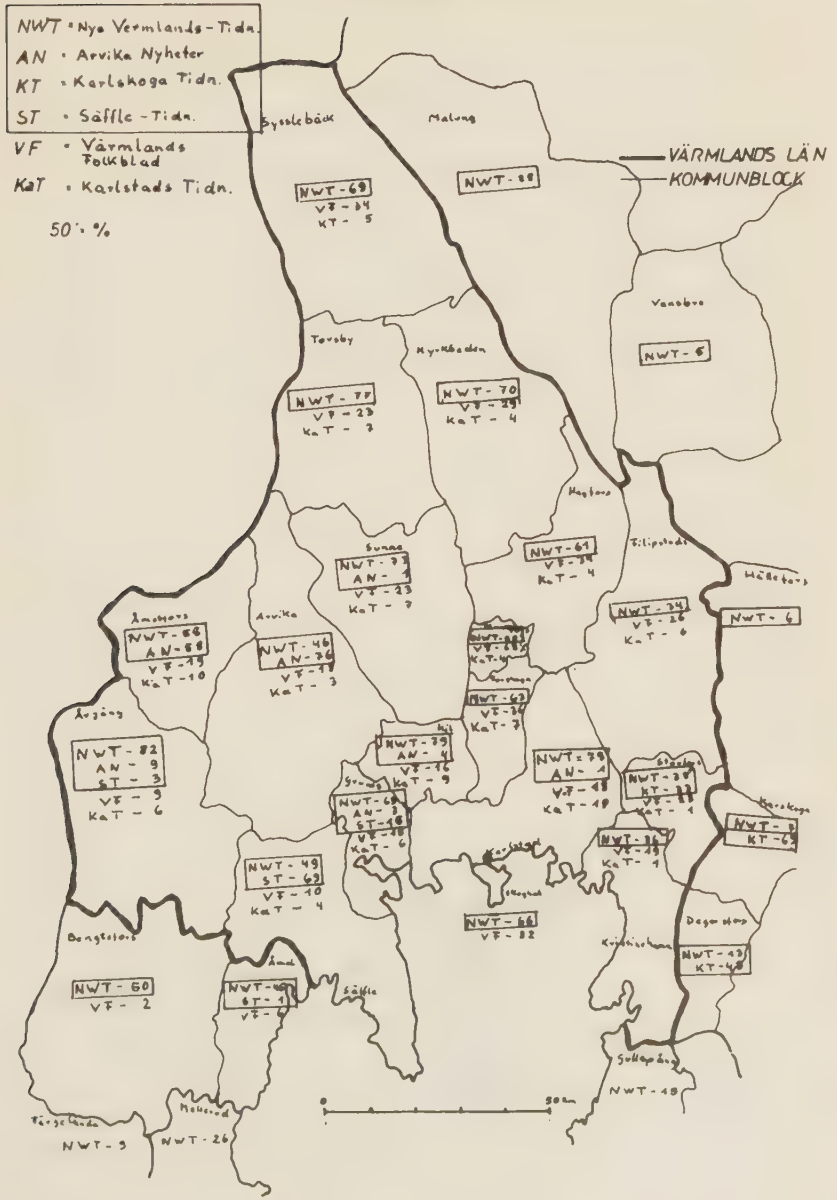
KARTE 24

ANTEIL DER VÄNERHÄFEN
AM WARENVERKEHR AUF DEM TROLLHÄTTE-KANAL
(1963)



KARTE 25

VERBREITUNGSGEBIET DER ZEITUNGEN VON KARLSTAD UND DEREN VERTEILUNG AUF DIE HAUSHALTE IN DEN "KOMMUNBLÖCKEN"



KARTE 26 A

TAGESPENDLER NACH KARLSTAD
(1960)

= 5 mm = 100 PENDLER

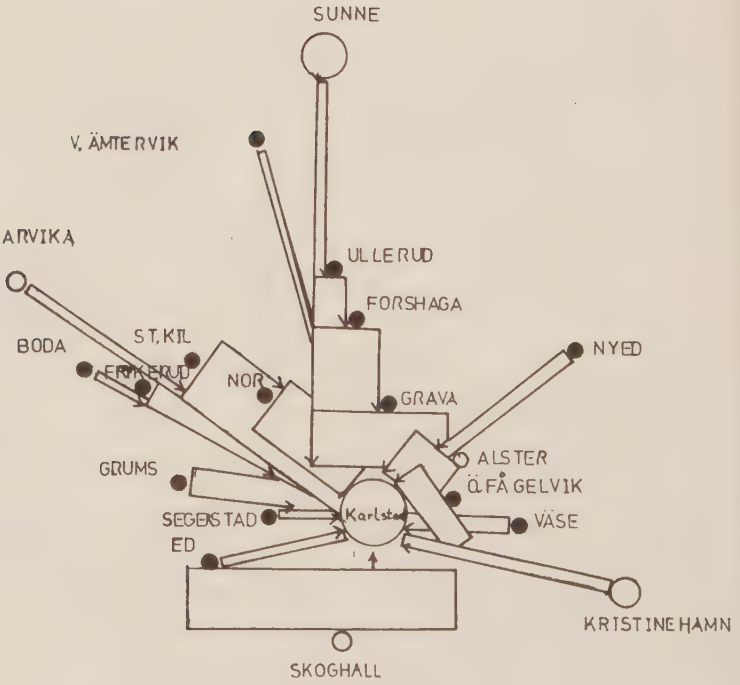
ORT MIT 10 - 15.000 BESCHÄFTIGTEN

" " 5 - 10.000 "

" " 3 - 5.000

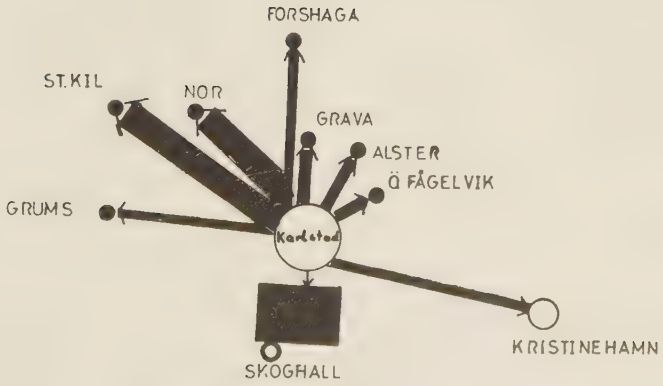
" " WENIGER ALS 3.000 "

ES WURDEN NUR ORTE MIT MEHR ALS 20 PENDLERN BERÜCKSICHTIGT



KARTE 26B

TAGESPENDLER VON KARLSTAD
(1960)



KARTE 26 C

TAGESPENDLER NACH KARLSTAD
(1960)

% DER BESCHÄFTIGTEN, DIE NACH KARLSTAD PENDELN

- 40 – 50 %
- 20 – 39 %
- 10 – 19 %
- 5 – 9 %
- 0,25 – 4 %

GEMEINDEN:

- A. ALSTER
- Ar. ARVIKA
- B. BODA
- Ed ED
- F. FORSHAGA
- Fr. FRYKERUD
- Gm. GRUMS
- Gr. GRAVA
- K KIL
- Kr KRISTINEHAMN
- N NOR
- Ny NYED
- Ö.F. ÖSTRA FÅGELVIK
- Se. SEGERSTAD
- Sg SKOGHALL
- U ULLERUD
- Vä VÄSE

KARTE 27

EINZUGSBEREICH DER WEITERBILDENDEN SCHULEN KARLSTADS

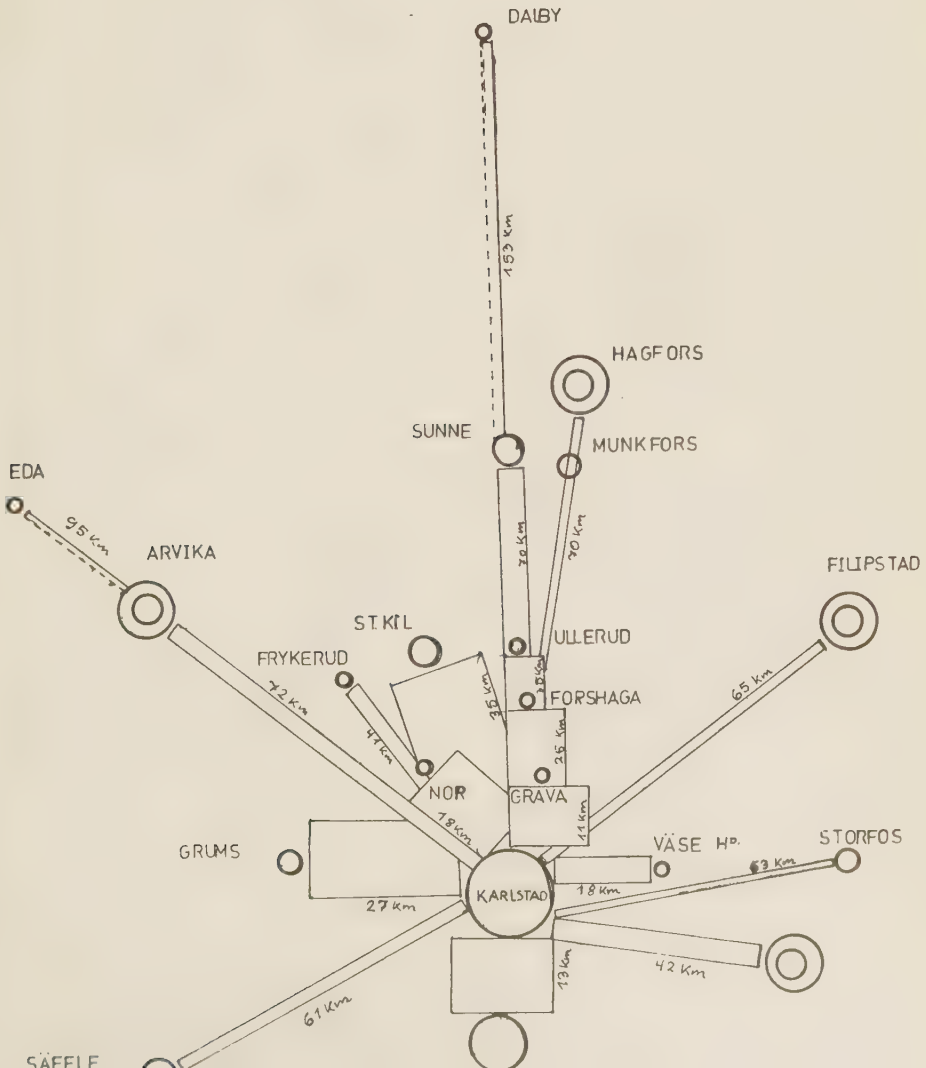
◯ HERKUNFSORTE DER SCHÜLER

◎ GYMNASIALORTE

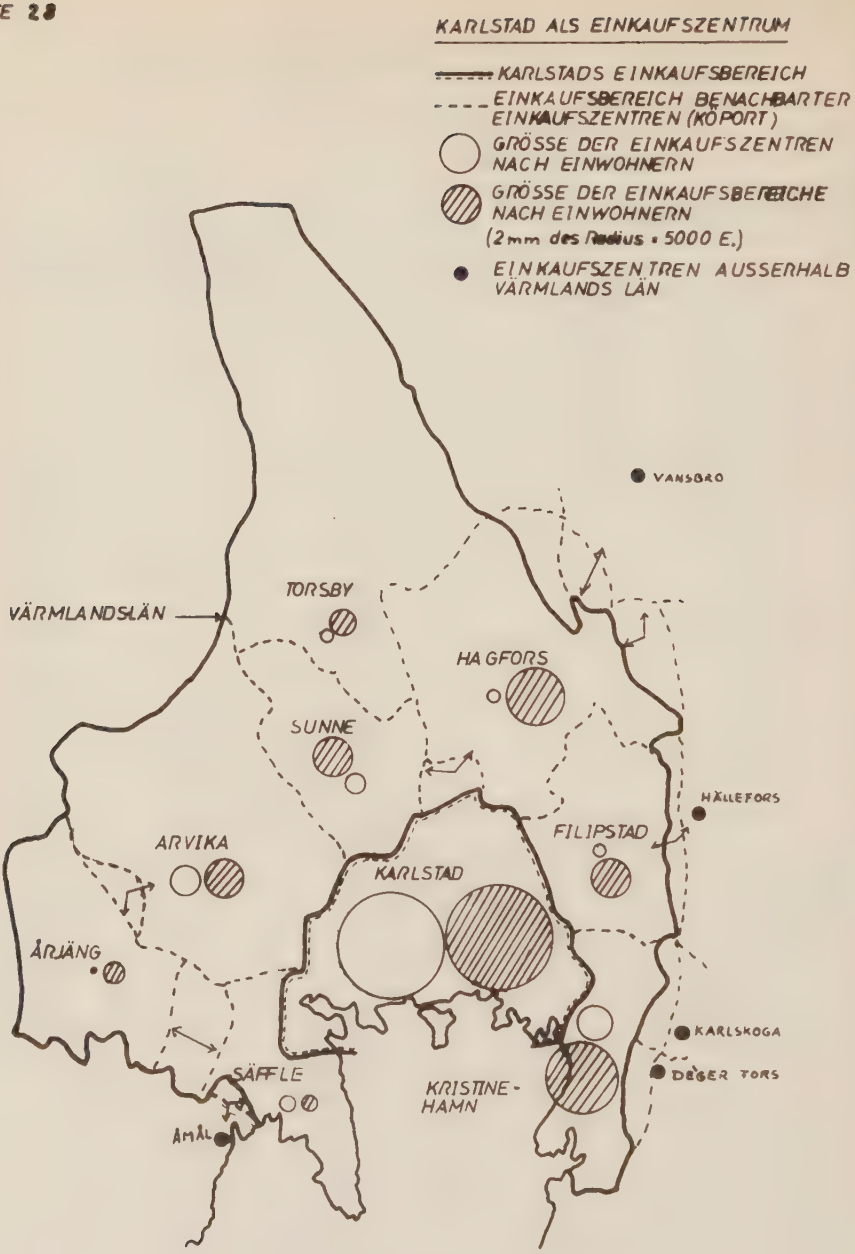
▯ 1mm=10 SCHÜLER

▯ „WOCHENENDPENDLER

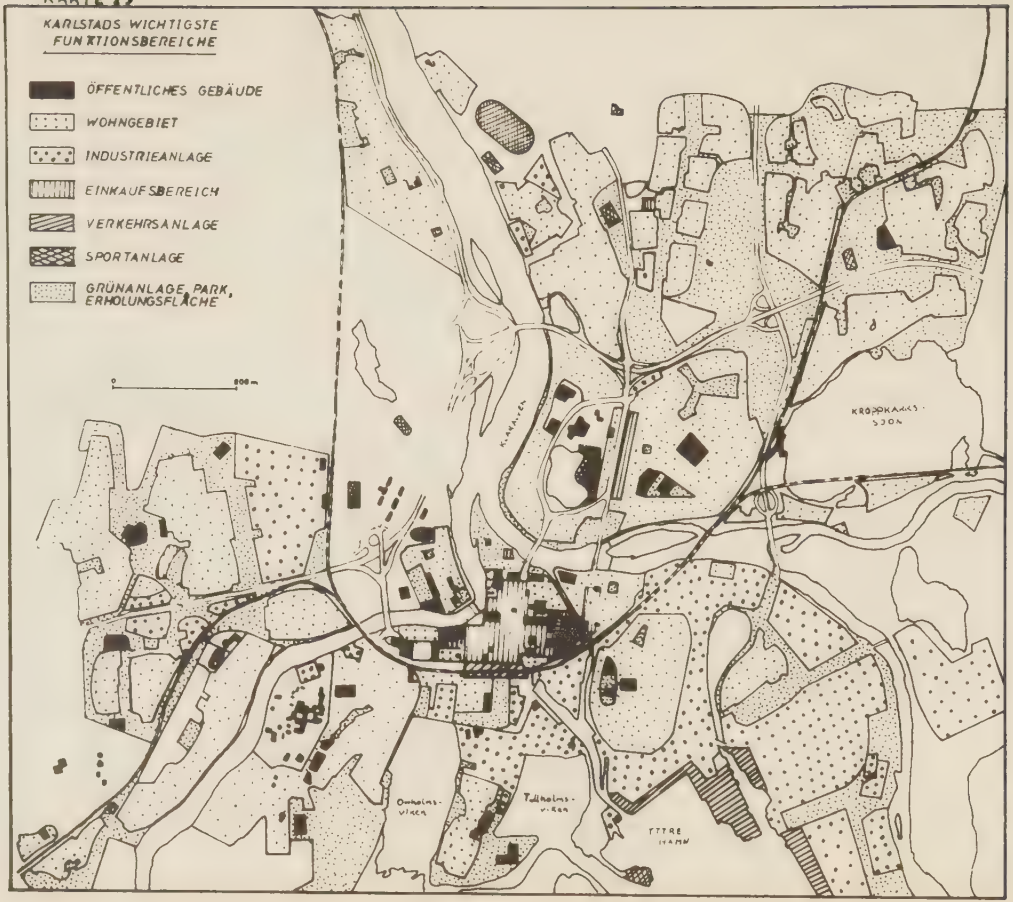
ES WURDEN NUR ORTE MIT MEHR ALS 10 SCHÜLERN BERÜCKSICHTIGT



KARTE 28


KARLSTAD ALS EINKAUFSZENTRUM
KARLSTADS EINKAUFSBEREICH
EINKAUFSBEREICH BENACHBARTER EINKAUFSZENTREN (KÖPORT)
GRÖSSE DER EINKAUFSZENTREN NACH EINWOHNERN
GRÖSSE DER EINKAUFSBEREICHE NACH EINWOHNERN
(2mm des Radius • 5000 E.)
EINKAUFSZENTREN AUSSERHALB VÄRMLANDS LÄN
VANSBRO
VÄRMLANDSLÄN
TORSBY
HAGFORS
SUNNE
HÄLLEFORS
FILIPSTAD
ARVIKA
KARLSTAD
ÅRJÄNG
KARLSKOGA
DEGER FORS
SÄFFLE
KRISTINE-HAMN
ÅMÅL

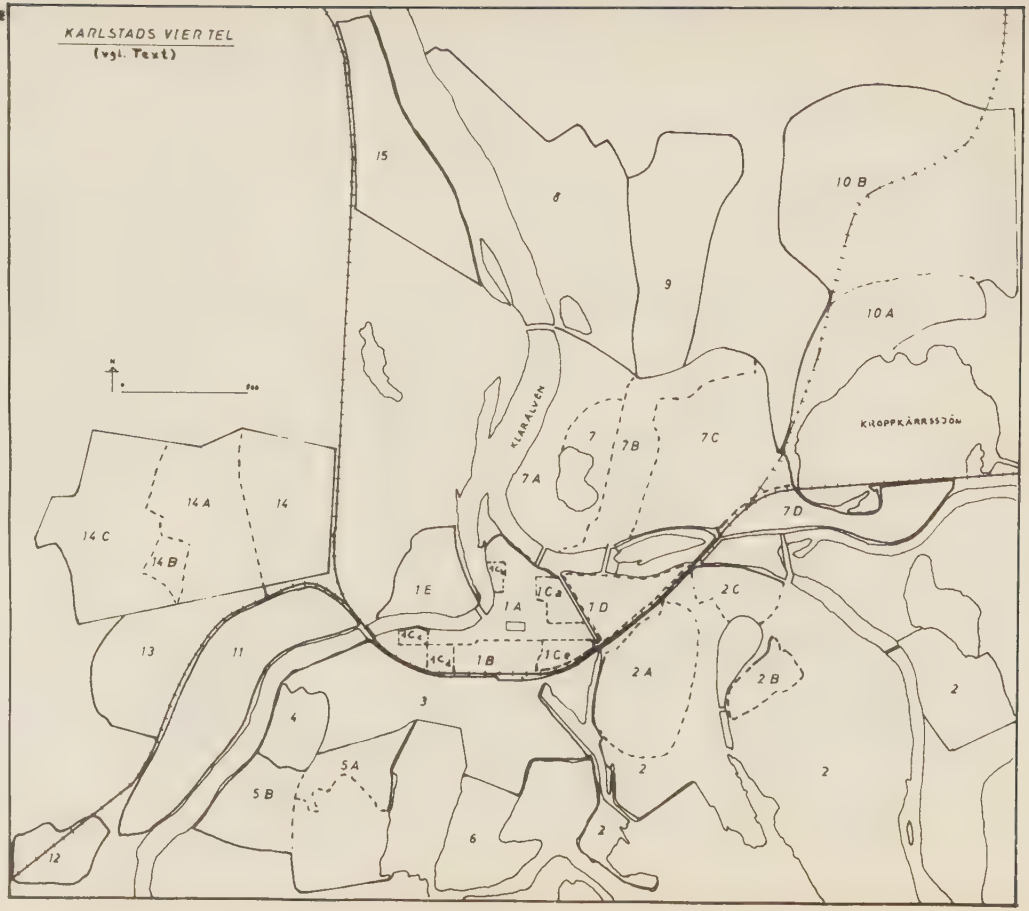
KARTE 29

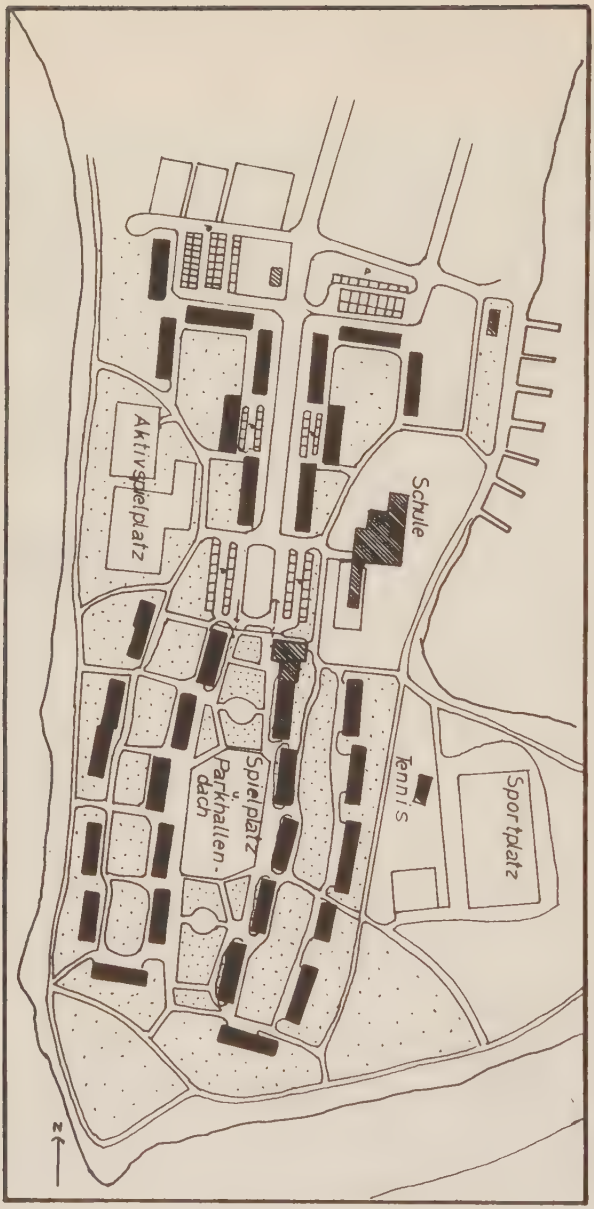

KARLSTADS WICHTIGSTE FUNKTIONSBEREICHE
ÖFFENTLICHES GEBÄUDE
WOHNGEBIET
INDUSTRIEANLAGE
EINKAUFSBEREICH
VERKEHRSANLAGE
SPORTANLAGE
GRÜNANLAGE, PARK, ERHOLUNGSFLÄCHE
0
800 m
KROPPKAKKS-SJÖN
Tullholms-viken

KARTE
30

KARLSTADS AMTLICHE
STADTTEILE
RÅTORP
FARJESTAD
KLARÄLVEN
RUD
LORENSBERG
NORRA KROPPKÄRR
SÖDRA KROPPKÄRR
REGEMENTSOMRÅDET
SUNDSTA
NO
NORRSTRAND
SJÖSTAD
VÄXNÄS
KLARA
HAGA
TORMESTAD
STRAND
TINGVALLASTADEN
KVARNBERGET
VIKEN
HERRHAGEN
LAMBERGET
ÖRSHOLMEN
ROMSTAD
MARIEBERG
SOMMARRO
GRÄSDALEN
ÖRRHOLMEN

KARTE 31


KARLSTADS VIERTEL
(vgl. Text)
KLARÄLVEN
KROPPKÄRRSSJÖN
15
8
9
10 B
10 A
7
7A
7B
7C
7D
14 A
14
14 C
14 B
1E
1A
1D
2C
1B
2A
2B
13
11
3
4
5A
5B
6
12
2



M. 1:5.000

STADTVIERTEL "ORRHOLMEN"

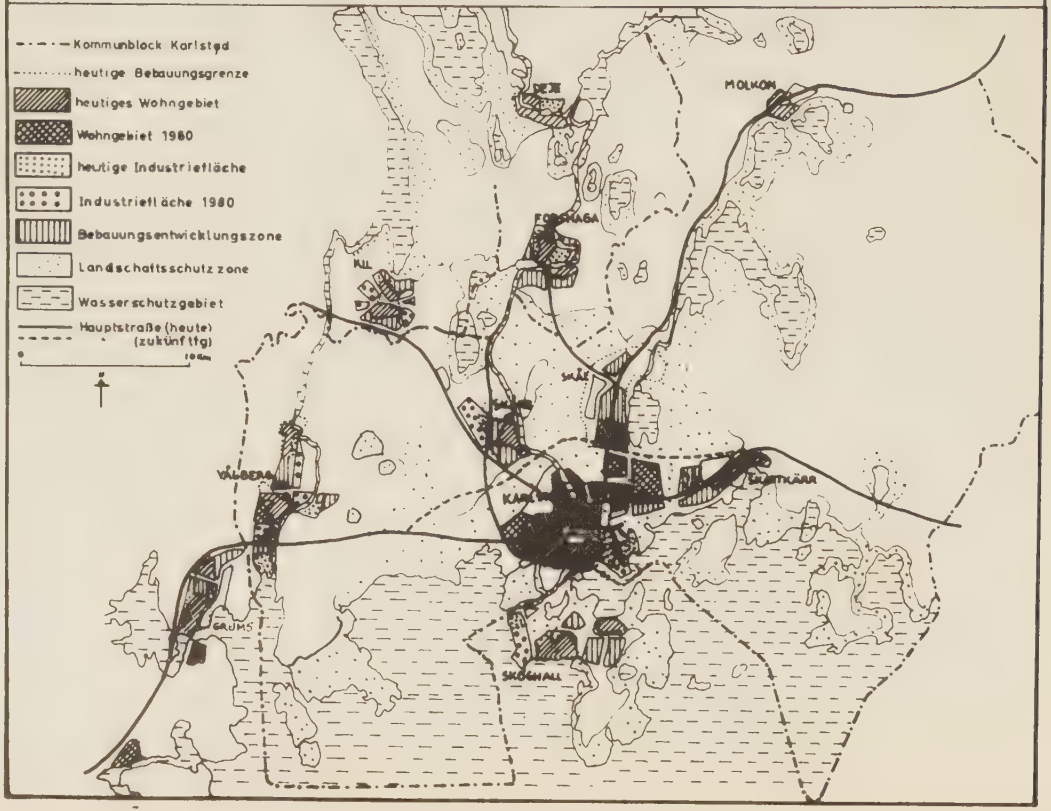
- Wohngebäude
- Dienstleistungs- u. öffentliche Einrichtungen
- Grünanlagen
- Parkplätze

KARTE 32

KARTE 33

PLANUNGSREGION KARLSTAD

(Quelle: SAMARBETSNÄMNDENS UTREDNINGSUTSKOTT
KARLSTAD)



LEBENSLAUF

Am 7.11.1941 wurde ich,Dieter Allkämper,als fünftes von insgesamt acht Kindern des Architekten Josef Allkämper und dessen Ehefrau Maria,geb.Kranz,in Zerf bei Trier geboren.Nach vierjährigem Besuch der Volksschule St.Erpho in Münster ging ich zum Humanistischen Gymnasium Paulinum in Münster,wo ich 1963 das Abitur bestand.
Anschließend studierte ich in Münster an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster die Fächer Geographie,Germanistik, Pädagogik und zeitweilig Volkskunde,Archäologie und Geologie. 1967 bestand ich die Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen.Im Bezirksseminar in Bochum absolvierte ich den Referendardienst und legte die Pädagogische Prüfung für das Lehramt an Realschulen ab.
Vom 1.8.1967 bis zum 1.5.1968 unterrichtete ich als Lektor des Deutschen Zentrums in Karlstad (Schweden).Nach Lehrertätigkeit in Wadersloh und Ahlen wechselte ich zur Fachoberschule Warendorf,wo ich die Fächer Geographie,Deutsch und Sport unterrichte.

Meine akademischen Lehrer waren die Professoren Blüthgen, Bornemann,Hambloch,Hempel,Müller-Wille,Rasch,Steiner,Weydt und kurzfristig Steinberg und Dr.Völker.